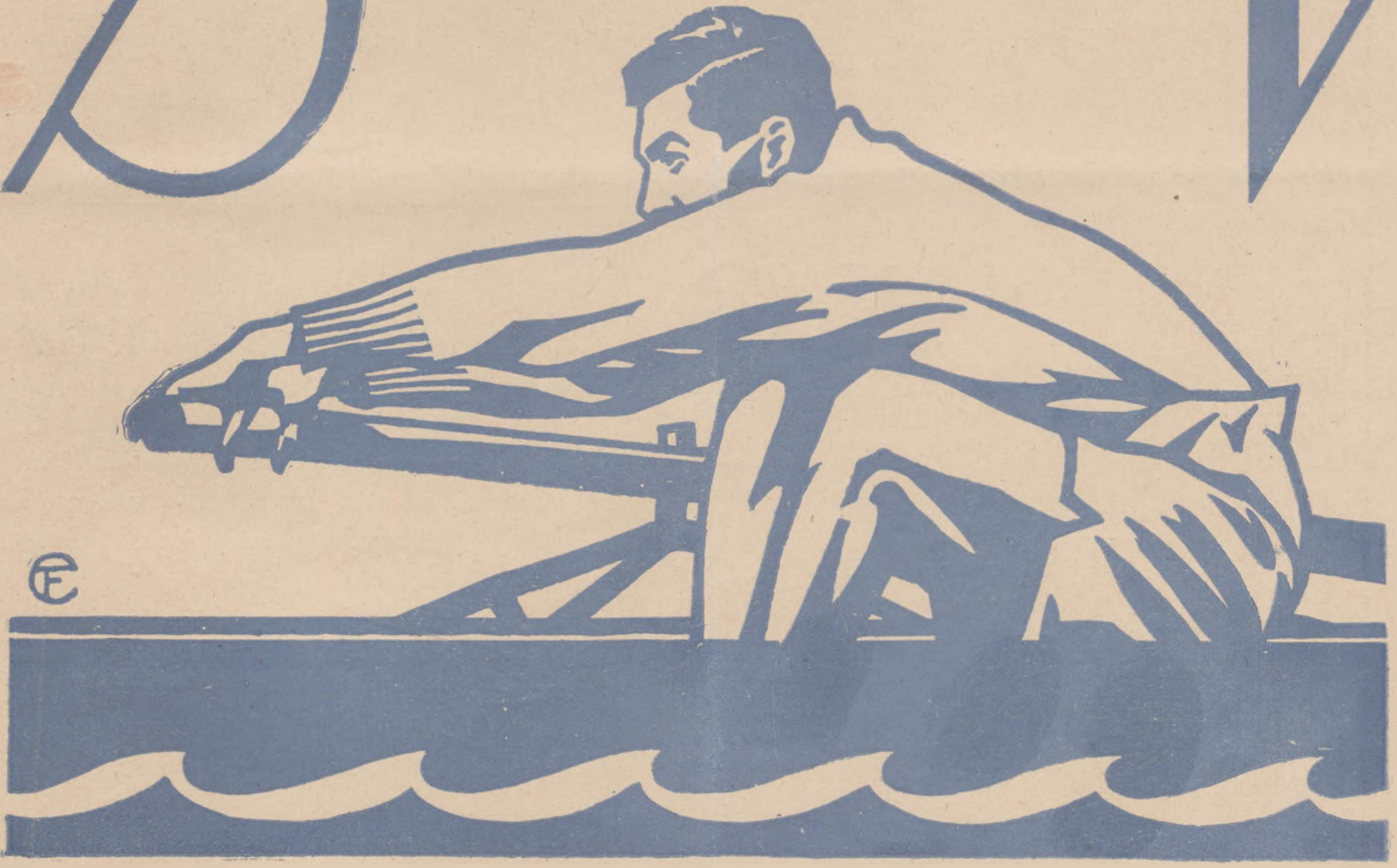
SPORT WODNY



DWUTYGODNIK POŚWIĘCONY SPRAWOM
WIOŚLARSTWA, ŻEGLARSTWA i PŁYWACTWA
WARSZAWA, GRUDZIEŃ 1930 ROK
Rok VI Nr. 17
CENA EGZEMPLARZA ZŁ. 1.—

Wyścig Wioślarski!

Redakcja „Sportu Wodnego“

przystąpiła do organizacji nowego biegu pod nazwą:

Wyścig Wioślarski do Los Angeles

Regulamin tej gigantycznej konkurencji jest następujący:

1) *Start rozpoczynamy z dniem dzisiejszym*
2) *W wyścigu biorą udział wszystkie zrzeszone w P.Z.T.W. towarzystwa wioślarskie*
3) *Zwycięstwo przypada barwom tego towarzystwa, które pierwsze zbierze i nadeśle do noszej redakcji po zł. 1.— za każdego członka towarzystwa na Fundusz Olimpijski*
4) *Zwycięskie towarzystwo otrzyma nagrodę ofiarowaną przez Polski Kom. Olimpijski*
5) *Oficjalne rezultaty biegu będą ogłoszone w „Sporcie Wodnym“ z imiennem wyszczególnieniem ofiarodawców*
6) *Nad wyścigiem czuwa specjalna komisja złożona z przedstawicieli Polskiego Komitetu Olimpijskiego P.Z.T.W. i „Sportu Wodnego”*
7) *Konto czekowe w P.K.O. 60-13.*

Zawiadomienie

Klub Wioślarski z R. 1904

w POZNANIU

podaje do Wiadomości, że na odbytem walnem zebraniu w dniu 28 listopada r. b. Nowy Zarząd ukonstytuował się następująco:

Stopa Władysław	— *prezes,*
Garstecki Maksymiljan	— *wiceprezes,*
Szczepecki Antoni	— *sekretarz,*
Garstecki Marjan	— *zast. sekretarza,*
Perkowski Edmund	— *skarbnik,*
Rozpłochowski Zygmunt	—
Sroczyński Zygmunt	— *zast. naczelnika*
Trawczyński	*radni.*
Kaczmarek	*radni.*
Nalaskowski	*radni.*
Bruździński	*radni.*

Oddzielne zawiadomienia rozsyłane nie będę.

Adres dla korespondencji: Prezes Wład. Stopa, ul. 3 Maja 3-a.

Rok 6 WARSZAWA, GRUDZIEŃ 1930 r. Nr. 17

SPORT WODNY

DWUTYGODNIK, POŚWIĘCONY SPRAWOM

WIOŚLARSTWA, ŻEGLARSTWA i PŁYWACTWA.

Spojrzenie wstecz i spojrzenie przed siebie.

Z uczuciem dumy wypuszczamy w świat numer niniejszy „Sportu Wodnego". Gdyż zamyka on szósty już rok istnienia naszego pisma.

Sześć lat, to oczywiście nie tak wiele. A jednak — jest to bardzo a bardzo dużo. Bo sześć lat temu sport Polski właściwie dopiero zaczynał wypływać na szersze wody — i to nietylko sport pływacki, wioślarski czy żeglarski. Sześć lat temu po raz pierwszy ukazaliśmy się na stadjonie olimpijskim, nie poto, by walczyć, a poto, by patrzeć, by się uczyć. Bo walczyć jeszcześmy nie mogli.

I w tym okresie pierwszych prób nieco śmielszych — powstało pierwsze pismo, poświęcone specjalnie odrębnej gałęzi sportowej. W okresie, kiedy wydawnictwa ogólne, zasadniczo całemu zagadnieniu kultury fizycznej poświęcone, walczyły ciężko o skromny byt, kiedy kadry czytelników, kiedy wogóle kadry zwolenników sportu były tak szczupłe — ukazał się na rynku „Sport Wodny".

Zdawołoby się, że żywot jego długim być nie może, że napotka on na nieprzezwyciężone wprost trudności finansowe, że będzie tak deficytowem, iż po trzecim- czwartym numeru zniknie z horyzontu.

Nie zniknął. Był wprawdzie, przez bardzo długi czas, interesem deficytowem materjalnie. Lecz moralnie dawał zyski. Dawał zyski pływactwu, wioślarstwu i żeglarstwu polskiemu. One pierwsze miały swój własny organ, pierwsze mogły swobodnie i spokojnie rozważać nad palącemi kwestjami aktualnemi i nad obliczonym na daleką metę planem działania. One pierwsze mogły się złączyć, wokół tego własnego organu, w ściśle zwartą grupę, w pracującą zgodnie rodzinę.

I dlatego, jeśli te właśnie gałęzie sportu się tak w Polsce pięknie i szybko rozwijają — czujemy w tem nieco i swego udziału, wyników i naszej pracy.

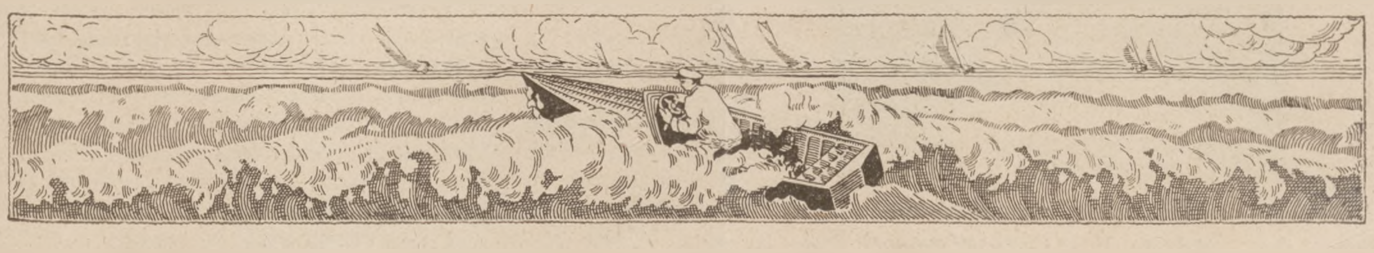
Oto powody, dla których kończymy szósty rok istnienia z dumą. I oto powody, dla których rok siódmy rozpoczynamy z wiarą i nadzieją i z przekonaniem, iż dalsza nasza praca, niemniej entuzjastyczna, będzie i niemniej owocną.

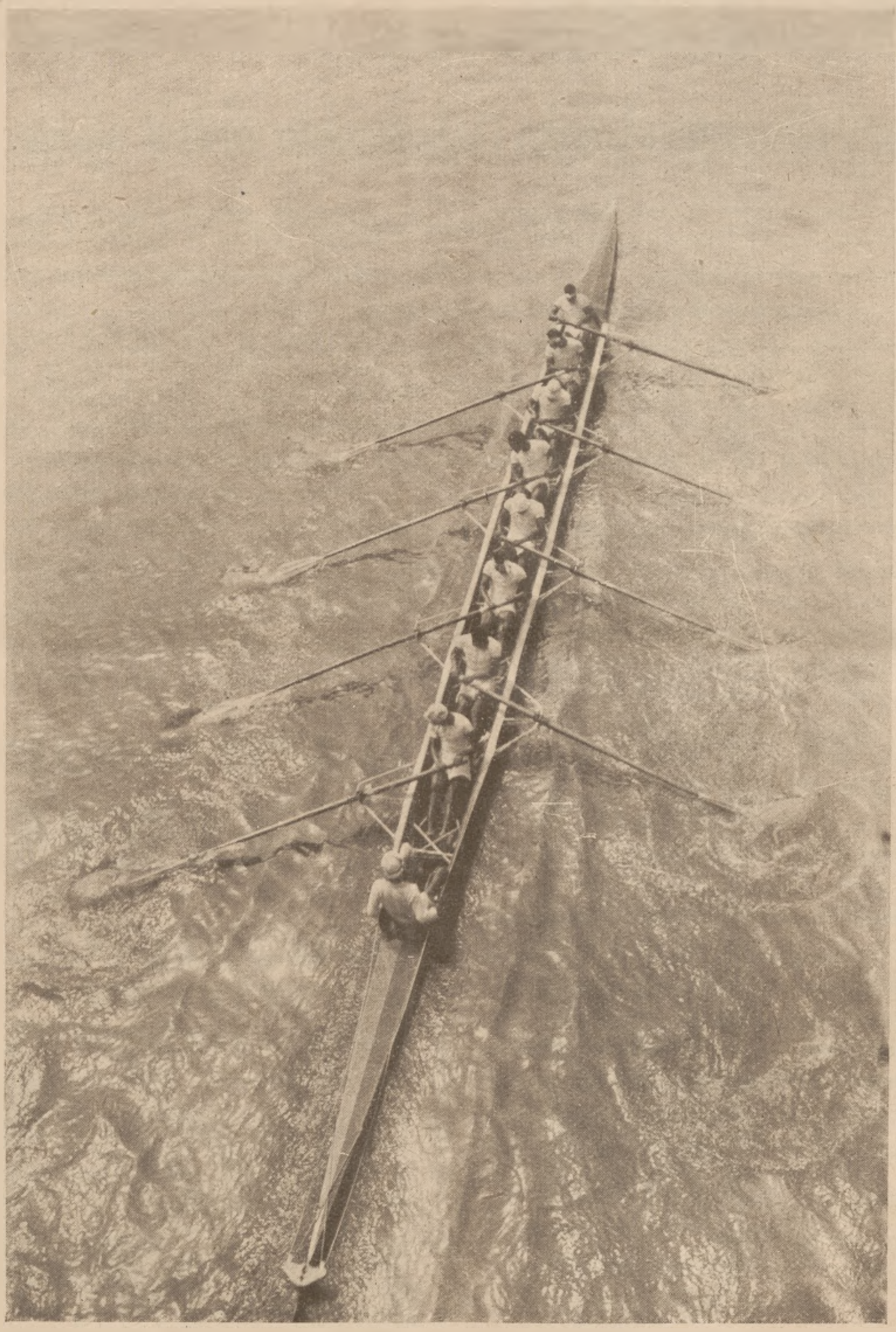
Wierzymy, iż notować nam przyjdzie osiągnięcie przez nasze sporty wodne coraz to nowych i coraz to liczniejszych sukcesów, notować stały postęp organizacyjny, ilościowy i jakościowy.

Przy sposobności tej, gdy sięgamy okiem wstecz, nie możemy się powstrzymać od wyrażenia naszych serdecznych dzięków tym wszystkim, kto nas podtrzymywał i kto nam pomógł.

Na pierwszem miejsce, rzecz jasna, wymienić nam należy Związki i kluby wioślarskie, żeglarskie i pływackie. Lecz zaraz za niemi, ba, na równym z niemi stopniu umieścić musimy szkoły i Komitety w. f. i p. w. W trosce o zdobycie dla morza, dla wody, dla najpiękniejszych i najzdrowszych sportów młodego, podrastającego pokolenia — propagowały one usilnie nasze wydawnictwo, i bez ich poparcia nie przetrwalibyśmy może niejednego kryzysu.

Dziękując im wszystkim — obiecujemy nadal pracować niemniej intensywnie i z niemniejszym przekonaniem dla dobra sportów wodnych, któreśmy sobie jako przedmiot umiłowania obrali i dla dobra przyszłych pokoleń polskich, dla dobra tej młodzieży, która stanowi tak znaczny odsetek czytelników „Sportu Wodnego".





Japońska ósemka na rzece Sumida w okolicach Tokio.

O SIEDZIBĘ ZWIĄZKU WIOŚLARSKIEGO

Ilustrowany Kurjer Codzienny (Kraków) prowadzi od pewnego czasu kampanję przeciwko centralizacji naczelnych władz sportowych w stolicy. Zdaniem pisma tego ulokowanie siedziby olbrzymiej większości państwowych związków sportowych w Warszawie przynosi w szeregu wypadków raczej szkodę, niż pożytek sportowi polskiemu, a to ze względu, że naczelne władze, rezydujące w stolicy, nie będącej częstokroć najsilniejszem środowiskiem wielu sportów, tracą właściwy kontakt z terenem i nie zaspakajają w należytej mierze potrzeb prowincji, wpatrzone przedewszystkiem w ośrodek warszawski.

Dyskusji na ten temat nie toczylibyśmy z Ilustrowanym Kurjerem Krakowskim, gdyby w jego przekonywaniach nie wysunięto między innymi Polskiego Związku Towarzestw Wioślarskich, któremu poczyniono szereg ciężkich zarzutów, popierając zarazem istniejące jakoby w wioślarstwie polskiem tendencje przeniesienia siedziby Związku do Poznania.

Nie wdając się w ocenę kampanji, pragniemy jednak zabrać głos w sprawie Polskiego Związku Towarzystw Wioślarskich i rzucić kilka słów wyjaśnienia oraz słusznej obrony.

Kurjer Ilustrowany na temat Związku Wioślarskiego pisze, co następuje:

„Polski Związek Towarzystw Wioślarskich poświęcał całą uwagę wioślarzom niemal wyłącznie tylko stolicy, faworyzując ich do tego stopnia, iż na Olimpjadę wysłał osady warszawskie, mimo, iż w zawodach mistrzowskich okazały się gorszemi od poznańskich. Trzeba było dopiero istnego pogromu osad warszawskich w tegorocznych mistrzostwach i zdobycia wszystkich tytułów mistrzowskich (za wyjątkiem skiffów, które zdobył Kraków, Wł. Długoszewski), właściwie przez osady poznańskie, aby oczy otworzyć Warszawie i wykazać wyższość wioślarzy prowincji. Związek warszawski nie potrafił ostatnio doprowadzić do skutku zainicjowanej akcji sprowadzenia trenerów zagranicznych i wysłania ich na prowincję, nie troszcząc się o nią zupełnie, chyba dla utrzymania tylko w ewidencji klubów, by pochwalić się liczebnością zawodników i ośrodków swego sportu. Nic dziwnego, iż w wioślarstwie zyskują ostatnio na znaczeniu dążenia, zmierzające do przeniesienia siedziby Związku do Poznania".

Tyle Ilustrowany Rurjer. Rozpatrzy tedy słuszność poczynionych zarzutów i przytoczonych argumentów.

Więc — przedewszystkiem co do Olimpjady (Amsterdam, 1928 rok). Otóż do Amsterdanu wcale nie pojechały „osady", a tylko jedna ósemka wioślarska, mianowicie AZS. Pozatem wioślarstwo polskie reprezentowane było w biegach olimpijskich przez bydgoską czwórkę ze sternikiem. Co się tyczy ósemki AZS. warszawskiego, godzi się przypomnieć z roku olimpijskiego następujące fakty: mistrzostwo Polski rozegrane w roku 1928 przed igrzyskami olimpijskiemi przyniosło zwycięstwo osadzie Poznania (Klub 04) przed AZS. warszawskim. W uprzednich czterech kolejnych latach mistrzostwo to zdobywał AZS. Warszawa. Po biegu mistrzowskim w 1928 roku — olimpijska warszawska komisja trzech była zdania, że pomimo zwycięstwa poznaniaków — osada warszawskich akademików jest bodaj lepsza, a conajmniej równorzędna. Wobec tego zarządzono dodatkową eliminację pomiędzy temi dwiema osadami. Takie zarządzenie podyktowane było względem na dobro sportu polskiego, chęcią wyłonienia bezapelacyjnie najlepszej osady polskiej na ósemkach. Ósemka Poznania odmówiła udziału w eliminacji, wobec czego AZS. bez konkurencji przejechał tor i — naturalnie pojechał na igrzyska, spisując się zresztą w Amsterdamie bardzo dobrze.

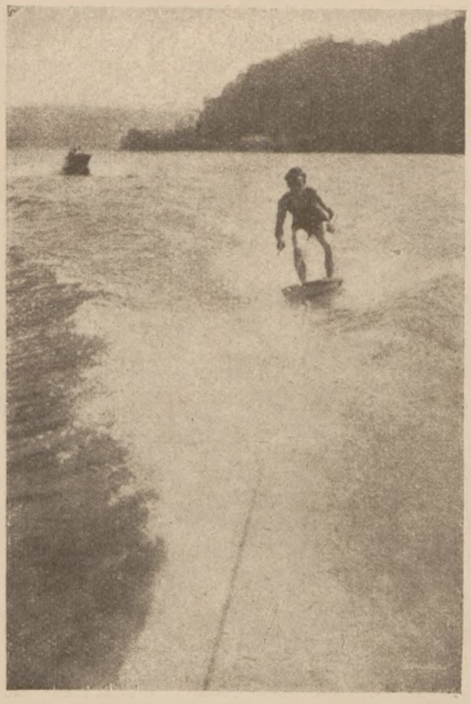
Taka jest prawda o naszem wioślarstkie na olimpjadzie, odbiegająca znacznie od wersji, obecnie lansowanej przez Ilustrowany Kurjer Krakowski.

Wyższość prowincji datuje się wcale nie od tegorocznych mistrzostw. Już rok ubiegły wykazał lepszość osad prowincjonalnych. Związek Towarzystw Wioślarskich nigdy nie usiłował sfałszować wartości żadnej z polskich osad, nie przywiązując żadnej wagi do barw klubowych, które triumfowały w takich czy innych regatach.

Co do trenerów zagranicznych, o których dla prowincji Związek miał jakoby zupełnie się nie starać, przypomnijmy fakt następujący, również z roku olimpijskiego. Poznań zaangażował wówczas własnego trenera zagranicznego, na utrzymanie którego właśnie Związek Towarzystw Wioślarskich wyłożył sumę kilku tysięcy złotych, podobnie zresztą czyniąc na terenie Warszawy. Poza rokiem olimpijskim Związek nie angażował trenerów nietylko dla prowincji, ale i dla Warszawy, aczkolwiek do roku 1928 większość mistrzostw Polski należała do osad stołecznych.

Z argumentami Ilustrowanego Kurjera załatwiliśmy się, wykazując ich niesłuszność — przypadkową, czy celową, mniejsza o to. Rozpatrzmy teraz kwestję przeniesienia Związku na prowincję, co tak serdecznie popiera „Kurjerek".

Zacznijmy od stwierdzenia faktu, że nigdy dotąd nikt nie wysuwał pretensji, że siedzibą Związku winno być miasto, dzierżące w swych rękach większość mistrzostw Polski. Ten sposób stawiania sprawy jest dość zabawny,



Na wodoplanie za motorówką
z szybkością 60 km. na godz.

bo zgoła innych warunków trzeba dla trenowania osad na mistrzów, a zupełnie innych — do prowadzenia skomplikowanych prac organizacyjnych, obejmujących swym zakresem działania teren całej Polski. Gdybyśmy chcieli rozumować kategorjami ,,Kurjera", musielibyśmy wysunąć tezę, że siedzibą Związku powinien być nie Poznań, który w tym roku zagarnął niemal wszystkie tytuły mistrzowskie, lecz może raczej Bydgoszcz, wieloletni gospodarz regat mistrzowskich, doskonały ich organizator, świetny propagator wioślarstwa na swoim terenie, zasłużony na terenie międzynarodowym dzięki wzorowej organizacji mistrzostw Europy w 1929 roku. Są to chyba argumenty wymowniejsze, aniżeli zdobycie mistrzostw, fakt wysoko kwalifikujący Poznań pod względem sportowym, ale nie organizacyjnym, a dla kierowania Związkiem przedewszystkiem miarodajne są właśnie walory organizacyjne.

Ale — spróbujmy pobić ,,Kurjerek" jego własną bronią. Wprawdzie stolica w tym roku nie zdobyła ani jednego tytułu mistrzowskiego, ale za to — posiada największą liczbę towarzystw wioślarskich i największą cyfrę samych wioślarzy w porównaniu ze wszystkiemi innemi ośrodkami wioślarstwa w Polsce. Posiada przeto — najwięcej działaczy organizacyjnych, najwięcej potrzeb i najwięcej możliwości twórczych na przyszłość. Te relacje przemawiają za stolicą, a oprócz nich — wiele innych, nieporównanie ważniejszych.

Rutyna pracy, doświadczenie i opanowana technika działań — to atuty, które ma stolica dziś w rękach, jeśli chodzi o utrzymanie siedziby Związku. Poważne sukcesy, odnoszone na terenie sportowym i organizacyjnym — to również wcale dużej miary argumenty. A wreszcie — możność utrzymania bliskiego kontaktu ze sportowemi władzami państwowemi stanowi znowu argument, którego lekceważyć nie należy.

Ale — bodaj najważniejszym argumentem przeciwko przeniesieniu siedziby Związku z Warszawy na prowincję jest to, że — niema żadnych argumentów... za przeniesieniem. Bo argumenty podane przez ,,Kurjer Ilustrowany" nie wytrzymały nietylko krytyki, bo w krytykę w niniejszym artykule nie bawiliśmy się, ale nawet — konfrontacji z rzeczywistością, okazując się niezgodnemi z prawdą.

M.

Z Wojsk. Klubu Wioślarskiego.

W dniu 19.XI odbyło się w Warszawskiem Kasynie Garnizonowem pożegnanie ustępującego prezesa Wojsk. Kl. Wioślarskiego, płk. dypl. W. Kowalskiego, który przeniesiony został służbowo do Wilna.

Pełna energji i zapału dotychczasowa działalność płk. Kowalskiego doprowadziła do odrodzenia WKW., który w roku bieżącym przystąpił do budowy nowego gmachu klubowego i przystani, znajdujących się już dzisiaj pod dachem, a nadto pobudziła w znacznym stopniu ruch sportowy w klubie.

Z Polskiego Związku Kajakowego.

Po przerwie wakacyjnej Polski Związek Kajakowców znów przystąpił do dalszej pracy nad zorganizowaniem i racjonalizacją tego sportu na terenie Polski.

Związek zdołał nawiązać bliskie stosunki z czeskim związkiem, czego widomym znakiem była wycieczka kanoistów czeskich do Polski, oraz współpraca na terenie Związku Międzynarodowego, do którego Polska przystąpiła w lipcu r. b.

Opracowano projekt statutu. Po zaopinjowaniu i wprowadzeniu poprawek przez walne zebranie 2 maja b. r. oraz drobnych uzupełnień formalnych, wymaganych przez Pol-Kom. Ol. i Zw. Międzynarodowy, statut zostanie zatwierdzony przez odnośne władze państwowe.

Wychodząc z założenia, że głównym celem Związku jest racjonalizacja turystyki wodnej w większym stylu, wyłoniono komisję techniczną w składzie pp. Wł. Grzelaka, Olędzkiego i Heinricha, celem opracowania instrukcji co do opisywania szlaków, klasyfikacji sprzętu, itd., itd.

Sekretarjat Związku przystępuje do rejestracji klubów i sekcyj niezrzeszonych, jak również gromadzi materjał sprawozdawczy z odbytych wycieczek.

Łączność z klubami Związek utrzymywać będzie drogą komunikatów, do których załączać będzie wskazówki i instrukcje dotyczące technicznej strony sportu kajakowego, wykazy szlaków, źródła zakupów, informacje co do opłat za przewóz, śluzowanie, oraz wszelkie formalności związane z przewozem przez granice itd.

Wszelkie materjały, informacje, opisy, zgłoszenia, zapytania, należy kierować pod adresem Polskiego Związku Kajakowców, w Warszawie, Wilcza 64, do rąk sekretarza P. Z. K. p. mjr. Lewakowskiego.



Siedziba Yacht Klubu Polski w Gdyni.

REGATY CZY TURYSTYKA

Niebezpieczeństwem każdej polemiki jest możliwość całkowitego braku zainteresowania obgadywanym przedmiotem ze strony szerszej grupy, czytającej dane pismo. Niemniej jednak muszę i ja zacząć polemizować, lecz chodzi mi w danym wypadku o rzeczy tak zasadnicze i podstawowe, a przytem tak aktualne, że cieszę się nadzieją, że w danym wypadku polemika osiągnie swój cel, jakim jest zdanie sobie sprawy, dlaczego właśnie pracujemy w wioślarstwie, a nie w grze w bridge'a.

P. J. Rola - Skotnicki w Nr. 16 „Sportu Wodnego" zarzucił mi pomieszanie dwóch pojęć, t. zn. spacerowych wyjazdów i turystyki, uważając, że w danym wypadku ucierpiała na tem turystyka, zdegradowana do roli małej codziennej przyjemności. Jestem zdania, że dyskusję w tym kierunku trzeba zacząć od jeszcze głębszej podstawy, a tą jest zdanie sobie sprawy, poco ludzie uprawiają sport. Na podstawie dotychczasowego doświadczenia jestem głęboko przekonany, że względy teoretyczne, naukowe, że się tak wyrażę, to znaczy uprawianie sportu tylko dlatego, aby podnieść swój stan zdrowotny, odgrywają u nas bardzo niewielką rolę. W większości wypadków wiosłujemy dlatego, że sprawia nam to przyjemność. I trudno takiemu postawieniu sprawy przeciwstawić się i trudno wmawiać w każdego, aby został zawodowcem i zrobił ze sportu centrum swego życia. Musimy się zatem zgodzić, że sport w przeważnej części jest dla nas przyjemnością, odpoczynkiem po ciężkiej nieraz pracy zawodowej i z tego punktu widzenia społeczeństwo powinno być bardzo zadowolone, gdyż zamiast kawiarni, knajpy czy kart, młodzież znajduje, społecznie biorąc, znacznie lepszą rozrywkę. I z punktu widzenia społeczeństwa zupełnie obojętnem będzie, czy dany osobnik uprawia sport jako regaty, czy jako turystykę, czy wreszcie jako spacery; dalej zupełnie mylnem byłoby w tym wypadku układanie tych trzech gałęzi w jakieś stopnie hieratyczne i stawianie tej czy innej gałęzi wyżej, niż sport jako idea, więc i p. Rola - Skotnicki i ja musimy się zgodzić, że jesteśmy zupełnie równi co do stopnia i rangi. P. Skotnicki jako turysta, i ja, jako zapalony zwolennik regat. Mam wrażenie, że mój adwersarz zgodzi się ze mną w tej części dyskusji.

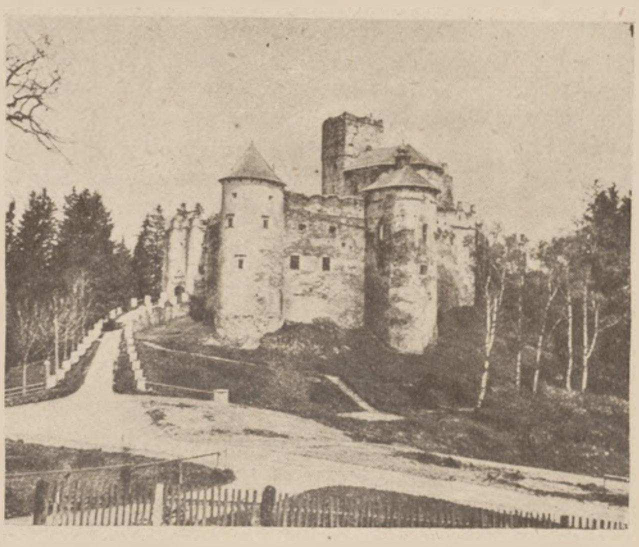
Tak byłoby bezsprzecznie ze sportem, gdyby w drogę nie weszła z jednej strony ambicja ludzka, z drugiej strony pewne ideowe potraktowanie sportu, dzięki czemu znajdujemy dziesiątki ludzi pracujących w sporcie zupełnie bezinteresownie, i dzięki którym to ludziom młodzież nasza ma przystanie i łodzie do użytku. Ambicja musiała pchnąć człowieka do maksymy olimpijskiej: citius, altius, fortius. I tutaj musiało przyjść zróżnicowanie gałęzi wiosłowania, przyczem spacery nawet najprzyjemniejsze, musiały zejść na ostatnie miejsce, mimo ich bezsprzecznej wartości jako przyjemności i jako ćwiczenia fizycznego. Rywalizacja w zakresie turystyki była, jest i będzie zawsze niemożliwa do oceny. Bo ocena według ilości przejechanych kilometrów, według mnie, nie zawsze jest sprawiedliwą, pozatem określenie, że dana wycieczka jest ładniejszą, będzie zawsze problematycznem i subjektywnem, kwestja zaś walki z żywiołem jako podstawowego współczynnika w klasyfikacji wycieczki, bodaj nigdy nie była brana pod uwagę, gdyż w takim razie tylko mała ilość wycieczek mogłaby być kwalifikowana.

O ileż łatwiejszą jest ocena wyniku przy zastosowaniu wyścigu, jako probierza sprawności danego wioślarza, i z punktu widzenia ambicji jednostki, grupy czy klubu, regaty, zwycięstwo, mistrzostwo zawsze będą silniej działały, niż najlepiej urządzona i przygotowana wycieczka. Pójdźmy dalej: czy jako czynnika propagandy nie używa się dzisiaj nietylko w wioślarstwie, ale i w innych gałęziach sportu zawodów? Dlaczego? Bo działanie przez krótki moment, ale bardzo intensywnie, jest skuteczniejsze, niż sprawozdanie, nawet ilustrowane z długiej, aczkolwiek bardzo interesującej, wycieczki, jest skuteczniejsze nawet, niż raid wioślarski przez kilkaset kilometrów, kilkanaście miast i kilkadziesiąt miasteczek.

Pod określeniem turystyki p. J. Rola - Skotnickiego każdy niewątpliwie podpisze się, a ja także. Ale nie można pomijać zupełnie regat jako czynnika wychowawczego. Jeśli zgodzimy się, że turystyka „hartuje ciało i wolę", to musimy przyznać, że trening regatowy czyni to dwa razy silniej, bo hart turystyki trwa przez kilka dni, kilka tygodni, gdy tymczasem trening regatowy hartuje ciało i wolę przez długie miesiące, a sprawdzianem tego hartu jest bieg, gdy nieraz wygrywa się nie siłami fizycznemi, lecz siłą ducha zahartowanego przez trening. A gdzie jak gdzie, ale na biegu wioślarz musi być i samodzielnym i samowystarczalnym, gdyż, jeśli sam sobie rady nie da, to nikt, absolutnie nikt nie przyjdzie mu z pomocą, podczas gdy na wycieczce zawsze prędzej można liczyć na bratnią dłoń podaną we właściwym momencie. Każdy zaś wie, że bez szybkiej orjentacji i decyzji nie można biegu wygrać. Regaty są walką, a trening do tej walki przygotowaniem i jeśli chodzi o szkołę walki z przeciwnościami, to regaty jako rodzaj sportu absolutnie nie ustępują turystyce, jeśli jej nie przewyższają, tem bardziej, że ucząc walczyć, uczą równocześnie walczyć na pewnej podstawie tradycji „fair play" i obowiązujących zwyczajów czy regulaminów.

Dałem się wciągnąć w polemikę tylko dlatego, że w danym wypadku zostałem zaatakowany w najczulsze miejsce: nim stałem się zawodnikiem, byłem turystą i to wcale nienajgorszym, czego choćby dowodem są moje nagrody turystyczne, o których oczywiście p. Rola - Skotnicki nie mógł wiedzieć.

Nie mogę jednak powstrzymać się od jednej uwagi. A mianowicie: niema nic gorszego nad wyrwanie z całego długiego artykułu jednego zdania i na podstawie tego jednego zdania wyprowadzenie tak daleko idących wniosków,



Zamek w Niedzicy zkąd biorą początek wycieczki łodziami przez Pieniny.

jak to uczynił p. J. Rola - Skotnicki. Nie było nigdy moim celem degradowanie turystyki, którą zawsze doceniam właściwie i nikt, kto uważnie przeczyta wzmiankowany mój artykuł, takiego wniosku nie wyciągnie. W danym wypadku chodziło mi tylko o podkreślenie mylnie traktowanych spacerów jako turystyki i kładzenie ich na czoło działalności klubowej, jak to się w wielu naszych klubach dzieje.

Podstawą pracy w sporcie jest fair play i tę stosuję zawsze i wszedzie do moich przeciwników, o ile oni sami kwalifikują siebie do takiego traktowania. Prawdziwy bowiem sportsmen, jeśli będzie turystą, doceni znaczenie treningu i regat, jeśli będzie zawodnikiem, nie zlekceważy turystyki — ale turystyki, a nie „wożenia znajomych dam na spacery podmiejskie", co jednak mimo wszystko w wielu klubach uważa się za turystykę. Uważam, że czynnik przyjemności zawsze będzie odgrywał ważną rolę w zajęciu się sportem i nie twierdzę, aby takie stawianie kwestji było godne potępienia, tolerancja zapatrywań każdego człowieka w ramach regulaminów i ogólnie przyjętych kanonów zachowania się, musi być podtrzymana za wszelką cenę, ale tolerancja rozumna, a nie oparta na chwilowem widzimisię jednego czy dwóch panów, którym właśnie te spacery podmiejskie uderzają do głowy i każą im negliżować nie tylko regaty, ale także tę poważną turystykę. I tak jak ja nie tylko toleruję, ale we własnym klubie popieram turystykę, tak muszę się domagać odpowiedniego popierania regat i treningu, muszę się domagać, aby spacery były udostępnione dla wszystkich, którzy tego pragną, nie mogę jednak zgodzić się, aby te spacery były wysuwane na czoło działalności klubowej z pominięciem regat, treningu i poważnej, że ją tak określę, turystyki, o której pogardzanie posądza mnie p. Rola - Skotnicki. Szkoda wielka, że p. Rola - Skotnicki nie wczuł się w cytowany przez Niego artykuł i nie przeczytał kilku innych artykułów mych w „Sporcie Wodnym" na ten wiecznie aktualny temat: regaty czy turystyka, bezwątpienia bowiem nie posądzałby mnie o lekceważenie sportu, pod jakąkolwiek bądź postacią. Sądzę, że wytłumaczyłem jasno o co mi chodzi, nietylko p. Rola - Skotnickiemu, ale wszystkim, którzy na podstawie tego artykułu takie wnioski wyciągnąć mogli. Przypuszczam, że także inni koledzy wypowiedzą się na ten tak bardzo interesujący temat, a p. Redaktor nie poskąpi miejsca na dyskusję, która niewątpliwie zainteresuje ogół wioślarzy.

Włodzimierz Długoszewski

WYPRAWA KAJAKIEM DO STAMBUŁU

Ku wielkiej mojej radości wyprawa Akademickiego Klubu Włóczęgów Wileńskich na marne nie poszła, oto otrzymuję teraz list za listem, a każdy pyta co, gdzie, i jak? Każdy przyrzeka płynąć, w najbliższym sezonie, w nasze ślady. Zamiast odpowiedzi na niezliczone pytania drogą korespondencji, postanowiłem załatwić to jednem machnięciem pióra na łamach prasy. Wilk syty i koza cała, a przytem kto wie, czy tą drogą nie skaptuję jeszcze większej ilości amatorów?

Wiem, że artykuł taki, naszpikowany mentorstwem i wskazówkami technicznemi dla niezainteresowanych wyda się wielce niestrawnym, ale cóż robić!

Skoro od szeregu lat różne pisma sportowe i dzienniki karmią nas, bez pytania o pozwolenie, fotografjami wykręconych przeraźliwie twarzy pp. sprinterów, to czemu u licha my — ludzie wody, nie możemy raz sobie ulżyć, wylewając na ich zgrzane gorączką łby monotonny spokój piękna naszego sportu. Wiwat więc!! — niech żyje włóczęgowska wolność przestrzeni! — Precz z gorączką i kurzem!.... aha! — milczycie? — dobrze wam!, dobrze tak! — teraz do rzeczy:

Pięć śródlądowych szlaków wodnych prowadzi z Polski na południe, z tych Dniestr, jako dzisiejsza granica Sowietów wygląda mało bezpiecznie i mało zachęcająco. Pozostałe cztery szlaki dzielę na dwie grupy:

1. Grupa dalekobieżna:
   a) Do Dunaju przez Niemcy,
   b) Do Dunaju Orawą przez Czechy.
2. Grupa krótkobieżna:
   a) Do Dunaju Seretem,
   b) Do Dunaju Prutem.

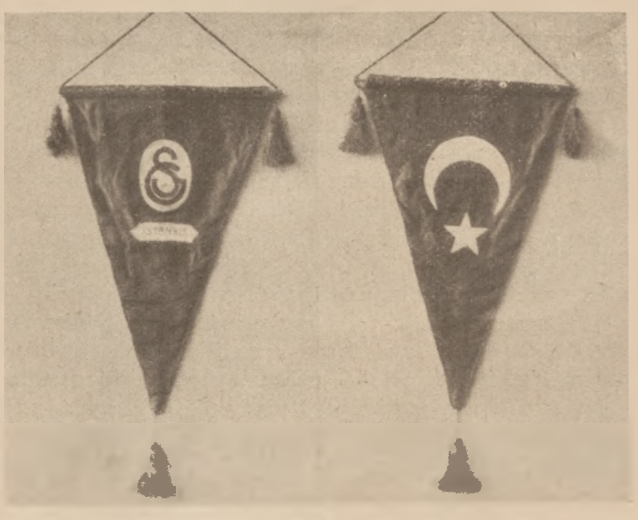
Wybierając się w podróż wodną, należy konkretnie postawić sobie ostateczny jej cel. Od celu bowiem winien zależeć wybór tej, lub innej drogi, oraz tej, lub innej kategorji łodzi.

Jeżeli ma się zamiar przebyć morze Czarne, to trzeba dotrzeć doń w jaknajkrótszym czasie i jaknajbliższą drogą. Po pierwsze — emocja, piękno i rozmaitość podróży morskiej wystarczą całkowicie same w sobie; po drugie — czas, potrzebny do przebycia morza nigdy nie może być ściśle określony, i po trzecie — morze wymaga łodzi nienadwątlonej poprzedniemi przygodami rzecznemi.

Ze wszystkich czterech szlaków uważam za najodpowiedniejszy: Prut, jako rzeka głęboka i przez to dająca większą gwarancję ocalenia łodzi. Na przepłynięcie drogi Kołomyja — Stambuł należy przeznaczyć 1½ miesiąca czasu, chociaż przy dobrych warunkach można go przebyć i w niespełna miesiąc.

Na górskie rzeki, pełne kamienistych niespodzianek i wodospadów, a więc na Orawę i Seret, najlepszą bezwątpienia łodzią jest gumowy składak.

Co do morza, to jakoś mało mam zaufania do tej „galarety" (czytaj składaka), chociaż ludzie pływają niemi (i rozbijają się), a nawet ze zdumieniem czyta się w re-



Bandera tureckiego wioślarskiego klubu „Galata Seraj" uroczyście wręczona wyprawie polskiej w Stambule.

klamowym niemieckim katalogu o rzekomo udanej wyprawie kpt. marynarki niemieckiej, niejakiego Romera, składakiem poprzez Atlantyk do Ameryki (90 dni). Może! — Wszystko być może! — ale ja to tymczasem między bajki włożę i pozostanę nadal sceptykiem, gdzie chodzi o fale i brzegi morskie kajaki konstrukcji „wileńskiej" (gdzieindziej podobnych nie spotykałem), zdały egzamin równowagi wyśmienicie i dlatego polecam je gorąco. Podaję adres firmy: Józef Lenart, ul. Szeptyckiego 16, w Wilnie.

Ponieważ poza częścią drewnianą wszelkie dodatki z ożaglowaniem włącznie, robione były wtedy osobno i nie przez firmę, przeto określić ceny kajaka nie mogę, wyniesie ona w przybliżeniu: 350 — 400 złotych. Kajak taki długi 5 m. 15 cm., szeroki 85 cm., zbudowany jest z szerokich klepek sosnowych i pokryty z góry dychtą. Przed kamieniami chronią dno trzy podłużne listwy, przed falą zaś i utratą równowagi: dwie pneumatyczne kichy po bokach.

Każdy wioślarz posiada własny luk na rzece (z przodu łodzi i z tyłu), zabezpieczony przed wodą i przykryty z góry hermetyczną pokrywą. Ster nożny. Fartuch brezentowy. Żagiel pojedyńczy, lugier o 5 m.^{2} (z czemś) powierzchni, umieszczony na 2½-metrowej długości maszcie. Oto cały opis. Jako siedzenie polecam okrągłe pneumatyczne poduszki gumowe, bez nich gorzkie byłoby życie!— pomyślcie: 13-cie godzin bez zmiany pozycji ciała!!!

A więc droga i łódź już zostały wybrane. Teraz zkolei weźmy się do dalszych przygotowań:

Paszporty. Zaopatrzeni w zaświadczenie macierzystego Klubu Wioślarskiego, że łódź należy do jego taboru, staramy się w Starostwie o paszporty zagraniczne, t. zw. żeglarskie (z prawem wielokrotnego przekraczania granic wodą i dwukrotnego drogą lądową). Cała „przyjemność" kosztuje po 3 zł. od osoby.

Wiz — udzielono nam bezpłatnie — załatwiliśmy to po drodze w Warszawie, (dwa dni).

Mapy — mapa Dunaju, wydana przez austrjackie tow. żeglugi, w postaci wachlarzowato rozkładającej się księgi, z fotografjami mijanych widoków na odwrocie (oby takąż samą miała Wisła!!!) kosztuje 30 zł. 80 gr. i może być sprowadzona z Wiednia przez każdą księgarnię.

Prut wpada do Dunaju już prawie w jego delcie, deltę zaś mamy na mapie morskiej, dlatego powyższy wydatek 30 zł. 80 gr. uważam za zbyteczny, koniecznie natomiast trzeba sprowadzić z Londynu (także przez księgarnie) 2 mapy Morza Czarnego N. 2230 i N. 2231, wydane przez Admiralicję angielską. Koszt po 14 zł. 30 gr. za sztukę (z portem) — oddały one nam niezastąpione usługi.

Uwaga: mapy pocięte oraz wszelkie dokumenty należy przechowywać w specjalnie na ten cel uszytych workach gumowych.

Korespondencja: Po drodze nie mamy żadnych klubów wioślarskich, z któremi warto nawiązywać kontakt, przeto prosimy listownie o pomoc tylko Stambuł. Pisać należy do konsulatu (Turcja, Istambuł - Pera, Syra Selwi 139. Legation le Pologne). Należy tu wystarać się o garaż na łódź (najlepiej prywatny, bo mniej z tem kłopotu).

Stosunek naszych konsulatów do wycieczek sportowych nadzwyczaj gościnny i serdeczny. Ze specjalnem zaś zrozumieniem i uprzejmością odnosił się do nas konsulat i ambasada w Stambule. Mamy tam „swojego" człowieka w osobie p. majora Tadeusza Śniechowskiego (wioślarza - sportowca, członka W. Kl. Sportowego „Pogoń" w Wilnie).

Organizując wyprawę, radzę nie poprzestawać na Stambule, a wytyczyć jako cel Ateny, lub Egipt. (Ja niestety musiałem ograniczyć się do Stambułu, tylko z racji zbyt długiej trasy rzecznej). Morze Marmara i Egejskie słyną ze spokoju, więc po przebyciu morza Czarnego, dalsza droga nie przedstawia trudności.

Rozmówki: Na odcinku drogi Polska — Turcja największą usługę oddaje język rosyjski (Besarabja — Bułgarja), dalej zaś w Turcji nie mamy już z kim rozmawiać, bowiem są to brzegi skalisto górskie, bezludne, z wieśniakami zaś — Turkami, rozmawia się na migi, ułatwić ten rodzaj fizycznego sportu może książeczka Bratkowskiego p. t. „Język turecki" (wydanie stare, wyczerpane — szukaj w antykwarniach).

Inwentarz osobisty: Radzę brać jaknajmniej rzeczy, a mianowicie: 1) koc (ciepły), 2) sweter, 3) szarawary flanelowe, 4) koszula nocna, 5) dwie koszulki sportowe, 6) spodenki sportowe, 7) spodenki kąpielowe (wełniane), 8) ręcznik, 9) daszek od słońca, lub okulary, 10) pożądana wiatrówka, 11) pantofle. Co do ubrania tak zwanego „reprezentacyjnego", polecam krój harcerski, najwygodniejszy i międzynarodowo przyjęty jako turystyczny i zwykłe, skórzane buciki.

Inwentarz ogólny: (na dwuosobowy kajak). 1) Mały prymus (palenie kuchenek „Meta" zbyt drogo kosztuje), 2) hermetycznie zamykana butelka do nafty, 3) takaż butelka do spirytusu, 4) kociołek, 5) 2 menażki, 6) 3 manierki litrowe, 7) namiocik dwuosobowy, albo dwa płótna brezentowe (najczęściej niema gdzie namiotu rozbić, więc płótna służą jako okrycia przed deszczem, lub rosą), zresztą groty na każdym kroku.

Na zakończenie kilka drobnych, lecz ważnych wskazówek praktycznych:

1) Nie organizować wyprawy morskiej w kilka łodzi, gdyż jedna drugiej będzie tylko ciężarem. W każdym razie każda łódź powinna płynąć na swoją rękę, zupełnie samodzielnie i z własną kasą.

2) Nie wpływać do portu Constantza, a wylądować o parę kilometrów przed nim. W porcie pływają smary okrętowe, które w jednej chwili ochlapią łódź do niepoznania.



Członkowie wyprawy kajakami do Stambułu, pośrodku kierownik wycieczki W. Korabiewicz.

3) Nie płynąć na wiosłach, to praca zupełnie nieprodukcyjna, lepiej czekać kilka dni na zmianę wiatru, zwiedzając okolicę.

4) Nie okrążać zatok morskich, a przecinać je nawprost (ryzyko, ale popłatne).

5) Nie wpływać do zatoki Warneńskiej (szkoda czasu i fatygi), lepiej zatrzymać się w dziecięcym sanatorjum i stamtąd udać się do Warny autobusem (10 klm.).

6) Przybijając do brzegu, wyskakiwać do wody nim dziób łodzi dotknie brzegu, przyczem przy każdym nowym bałwanie naskakującym z tyłu, wsadzać nań kajak, podnosząc odpowiednio rufę (ten manewr uchroni łódź przed niechybnem zalaniem). Gdy bałwan minie rufę, należy ją natychmiast opuścić, takim sposobem fala sama wpakuje łódź na piasek. Zwracam specjalną uwagę na ważność ostatniej instrukcji, gdybyśmy o niej wcześniej wiedzieli, zaoszczędzilibyśmy nieraz naszego biednego Sancho Panchę.

Nie wspomniałem ani słowa o transporcie łodzi koleją, jest to „przyjemność" tania, 20 zł. Wilno — N. Targ (przy 50% zniżki przysługującej P. Z. T. W.).

Po wyczerpaniu powyższych danych, pozostaje mi w tem miejscu złożyć życzenia wszystkim swoim następcom, oby mieli na swej drodze tyle szczęścia i słońca, ile mieliśmy my w tym roku.

Wszelkich dodatkowych informacyj chętnie udzielę, na zapytania oczekując przy ulicy Popławskiej 27a w Wilnie.

Wacław Korabiewicz.

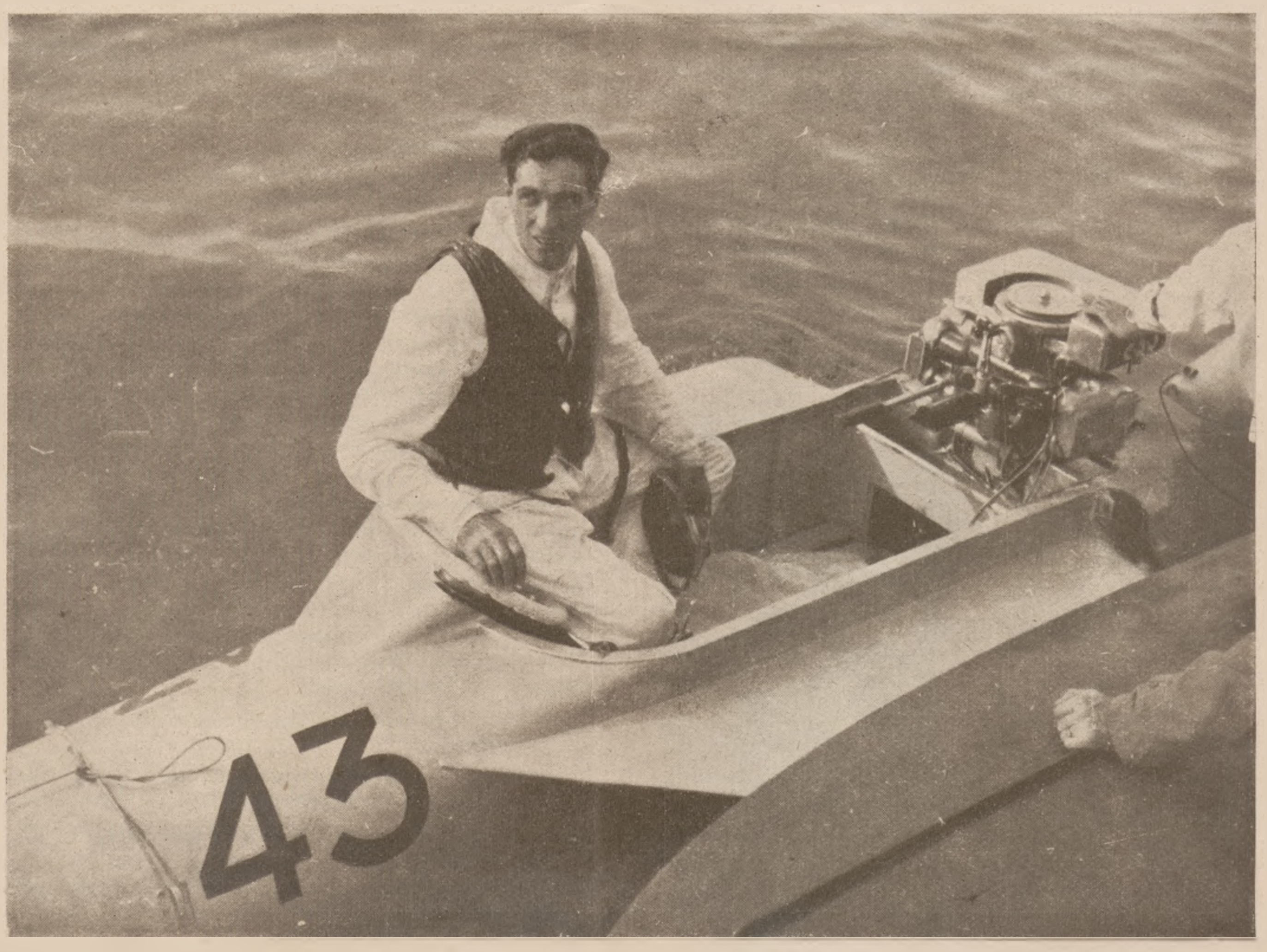
Niemcy w Międzynarodowym Związku

W roku bieżącym na kongresie międzynarodowym wioślarskim w Leodjum członkowie kongresu byli uprzedzeni, że zapewne w najkrótszym czasie Niemcy zgłoszą chęć przystąpienia do międzynarodowego związku wioślarskiego, do którego od czasu ostatniej wojny nie należeli.

Obecnie faktem jest, że niemiecki związek wioślarski zdecydował już wystąpić do międzynarodowego związku wioślarskiego w sprawie przyjęcia go na członka. W najbliższych mistrzostwach Europy widzilibyśmy więc już na starcie osady niemieckie, które niewątpliwie staną się groźnym konkurentem.

Rowerem przez La Manche.

Z Neuilly sur Seine wyruszył Francuz Savard na aparacie „Nautillette", który składa się z roweru, umieszczonego na pływakach. Savard chciał odbyć podróż do Anglji Sekwaną i przez kanał La Manche. Już w początkach podróży spotkało go kilka przygód. Następnie Savard wyruszył przez kanał z Calaic do Doveru; kiedy był już blisko celu, morze zaczęło się burzyć, co uniemożliwiło mu dalszą podróż. Savard zapomocą sygnałów świetlnych zaczął prosić o pomoc, która nadeszła w chwili, gdy zupełnie wyczerpany znajdował się w odległości trzech kilometrów od Doveru. Aparat Savarda usiłowano przyholować do brzegu, ale skutkiem urwania się liny zatonął.



Włoch Daccom ustanowił, na łodzi z przyczepnym motorem, nowy rekord światowy, przebywając 72,1 klm. na godzinę.

MOTOR CZY ŻAGIEL

Często pytają mi się znajomi, dowiedziawszy się, że kilka dni spędziłem na morzu. „Słyszałem, że pan był teraz na wycieczce, to motorówką? Prawda?"

Pytanie to wypływa z zupełnego niezrozumienia, na czem polega przyjemność żeglowania.

Pływanie motorówką, porównać można z podróżą koleją, tramwajem, w najlepszym wypadku samochodem, ze sportem ma to jednak bardzo mało wspólnego . Jest to transport — nie sport.

Naturalnie, odbywanie wielkich podróży, osiąganie wielkich szybkości motorem, **jest** sportem. Trudno jednak uważać za sportsmana jegomościa, który z grubem cygarem w ustach rozsiada się na wygodnych fotelach motorówki.

Żeglowanie natomiast **jest** sportem. Tu nie można być pasażerem, obojętnie przypatrującym się, jak to się steruje, żagle brasuje, oznacza kursa, troszczy się o kierunek wiatru i fali. Na jachcie żaglowym — mówię tu o małych, jakich używa się na naszem wybrzeżu — najwygodniejszego pasażera wnet zaprzęgnie się do pracy, a nawet jego jęki i narzekania na morską chorobę, nie zmiększą serca kapitana. Powie: praca, zajęcie, to najlepsze na tę brzydką chorobę, lekarstwo!

Motorówka — mówię tu o naszych stosunkach — albo bardzo szybka, albo pozwalająca na dalekie podróże, to objekt drogi. Nie tylko przy zakupie, ale także w używaniu. Motor wymaga częstych regulacyj i napraw, a benzyny wychodzi dużo i to dużo kosztuje. Przeciwnie, wiatr ma się za darmo.

Na morzu szukamy świeżego powietrza i ciszy. Te dwie rozkosze zabiera nam motor swym zapachem i hałasem. Dalej łódź motorowa źle trzyma się na fali i tarza na wszystkie strony, tak, by dać żyć załodze, podnosi się często ten wzgardzony żagiel.

W ostatnich czasach słyszymy często o sporze między żeglarzem „czystym", a tym drugim, więcej ugodowym. Przyznam się, że zaliczam się do tych drugich i godzę się na motor, ale tylko pomocniczy.

Uznaję, i podziwiam żeglarza, który, mając tylko wiatr do popędu, przebywa licznemi halsami ciasne przejścia Skursundu, ale żeglarz ten oprócz umiejętności i cierpliwości, musi mieć dużo czasu.

Z radością widzimy, że nasz strach przed słoną wodą zaczyna znikać, że coraz więcej amatorów na fale Bałtyku się puszcza. Już na otwarciu przystani klubu jachtowego w Gdyni było kilkanaście łodzi sportowych. Za lat kilka setki ich będzie. Chciałbym, by tych kilka uwag posłużyło przyszłym żeglarzom.

Więc, jak powiedziałem, „czysta motorówka" jako łódź sportowa nie jest polecenia godna. Zato motor pomocniczy na żaglówce jest bardzo miłym i pożytecznym. Zaznaczam jeszcze raz: motor **pomocniczy**.

Człowiek jest istotą słabą, i łatwo ulega pokusie, by pójść drogą najmniej trudną. Ileż to razy widziałem piękne jachty, posiadające potężne motory, płynące ze zwiniętemi żaglami! Niebo czyste, wiatr pyszny, mała fala. A załoga z fajką w zębach stoi bezczynnie z rękami w kieszeniach! Nikomu nie chce się ruszyć. Pod żaglem pójdziemy 3 do 4 mil na godzinę, gdy motor, wesoło hucząc, ciągnie nas 8! I jeszcze trzeba zdejmować pokrowce z grotu, ciągnąć ciężki gaf do góry! Zostawmy motor lepiej tak jak jest.

Albo też taki jacht już przed portem trwożliwie zwija żagle, by wjechać motorem, zamiast pięknym manewrem wjechać i dopiero przy boi zrzucić płótno!

Motor pomocniczy do takiego heretyckiego postępowania nas nie skusi; będzie jednak do pomocy, gdy zajdzie potrzeba. Przy wpłynięciu do Gdańska wnet wysokie śpichrze zasłonią nam wiatr, w skerach szwedzkich czy fjordach norweskich wysokie skały, zalesione wyspy, czynią to samo. O świcie wychodzimy z portu — cisza, wieczór wracamy, wiatr ze słońcem idzie spać. I mamyż jeszcze jedną noc spędzić na morzu, denerwować się bezlitosnem szarpaniem fałów, trzaskaniem bloków i szkotów? To pora, aby przypomnieć sobie o motorze, który tam pod kokpitem, albo pod schodkami zapomniany drzemie od tygodni. Odwala się paczki, buty, liny, które go przykrywały. Parę kropli benzyny pod świece, a budzi się, i ciągnie nas na miejsce.

Teraz pytamy się, jaki to ma być motor. Mamy do wyboru: benzynowy, naftowy, lub ropny. Mojem zdaniem, jako motor pomocniczy nadaje się tylko pierwszy. Jest mały, tani, łatwy do rozruszania. Obawy przed zapaleniem się benzyny, są przesadzone. Zachowując elementarne ostrożności przy nalewaniu, bacząc, by benzyna do bilgi nie uchodziła z rur lub gaźnika, można być spokojnym. Dla bezpieczeństwa dobry gaśnik powinien być zawsze pod ręką. Koszt popędu będzie niewielki, boć przecież używać go będziemy stosunkowo krótko, jedynie do pomocy, płynąc stale pod żaglami. Jego mała siła, co za tem idzie, mała szybkość, nie pozwala na dalekie kursy. By przebyć dziesiątki mil, opłaci się w razie ciszy poczekać na wiatr, który bezwątpienia nadejdzie. Tenże motorek, gdy się rozgrzeje, strawi też naftę, lub spirytus zamiast benzyny.

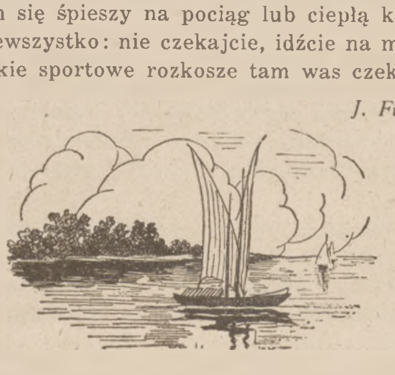
Motor ropny jest wielkim, ciężkim, kilkakrotnie droższym od benzynowego. Na łodzi, gdzie i tak ciasno, trudno go pomieścić. Ropa niewybuchająca, jest bezpieczną, tanią. Oszczędność dałaby się zauważyć, gdybyśmy szli motorem dziesiątki godzin, przez dni i noce całe.

Jeszcze jeden rodzaj motorów należałoby tu wziąć pod uwagę. Tak zwane przyczepne (Autboard). Ten system przedstawia tę dogodność, że w jednej chwili odjęty, może być gdziekolwiek przechowany lub na innem użyty miejscu. Da się jednak zastosować tylko na łodziach nie mających wysokiej rufy. Przy za wysokiej rufie śruba nie zanurzałaby się dostatecznie. Motorki te nawet najmniejsze 2 do 3 HP., doskonale ciągną łodzie nawet 10 metrowe, pomagają im zatem, nie psując ich linji ani właściwości łodzi sportowych.

W krótkości zatem rada moja dla przyszłych żeglarzy: kupić jachcik dobrze chodzący pod żaglem, z małym motorkiem. Starać się, by ten motorek był w porządku, ale prosić go o pomoc dopiero wtedy, gdy wiatr pójdzie spać, a nam się śpieszy na pociąg lub ciepłą kolację.

A nadewszystko: nie czekajcie, idźcie na morze, a zobaczycie jakie sportowe rozkosze tam was czekają.

J. Fischer.



PUHAR „AMERICA"

Potężne Związki jachtowe Wielkiej Brytanji i Stanów rok rocznie urządzają wielkie regaty, będące przeglądem sił. Żadne jednak spotkanie nie budzi tego zaciekawienia co pojedynek Anglja — Ameryka o puhar „America". W odróżnieniu od innych zawodów, spotkanie to nie posiada zgóry określonych terminów. Odbywa się na wyzwanie. Wygrana decyduje o supremacji technicznej Starego lub Nowego Świata w żeglarstwie. Historja spotkań ciągnie się już niemal 80 lat.

22 sierpnia 1851 roku do konkurencji o prymat w żeglarstwie zgłosił się szkuner z tamtej strony oceanu, piękny jacht „America", zbudowany przez George Steers'a.

Przebył on Atlantyk, w Hawrze otrzymał nowy regatowy takelunek, stanął do regat i odniósł wspaniałe zwycięstwo nad elitą jachtów angielskich.

W pobitem polu znalazło się 14 Anglików.

Wspaniały sukces „America" wywołał przełom w budownictwie statków sportowych.

Konserwatywny jachting angielski ustąpił pierwszeństwa nowoczesnym śmiałym pomysłom konstruktora amerykańskiego.

Nastała cisza. Anglicy urażeni w swej dumie „panów morza" szykują się do odwetu. W 1870 roku Anglik Mrs. Ashburs na jachcie „Cambria" zjawia się w New Yorku. I tym razem jednak Ameryka triumfuje. Zwycięstwo przypada jachtowi amerykańskiemu „Magie".

1871 r. Mrs. Ashburs atakuje puhar „America" po raz drugi na jachcie „Livonia" i po raz drugi ulega.

Szereg zwycięstw Yankesów przerywa dopiero rok 1886.

Angielski jacht „Minerwa", dzieło genjalnego konstruktora M. Fifa, odnosi wspaniałe zwycięstwo. Triumf Anglji trwa krótko. Już w 1891 puhar wraca do Ameryki. Amerykański jacht „Gloriana" (konstr. Heweshoff) bije znów wszystkich Anglików.

Wyścig konstruktorów trwa bez przerwy. Amerykanie w dalszym ciągu prowadzą, jachty ich „Vigilant" i „Defender" przynoszą zwycięstwo gwiaździstej banderze.

W rowu 1899 do walki o honor Anglji staje Sir Thomas Lipton — król herbaty, multimiljoner i zamiłowany jachtsmen. Postawił on sobie zdobycie puharu za cel życia. Nie szczędzi kosztów i wysiłków, od 30 lat z anglosaską zaciekłością buduje coraz to wspanialsze jachty, staje do zawodów i... ulega.

W roku 1899 Sir Thomas Lipton buduje według planów Fife'a „Shamrock I".

W 1901 i 1903 startują „Shamrock II" i „Shamrock III'.. Wydatki na budowę jachtów wynoszą miljony dolarów. Sir Thomas Lipton mimo trudności nie ulega — jest przecie nowoczesnym człowiekiem. Syn biednego karczmarza z Glasgow sobie tylko zawdzięcza majątek. Tacy ludzie są uparci, łatwo nie rezygnują.

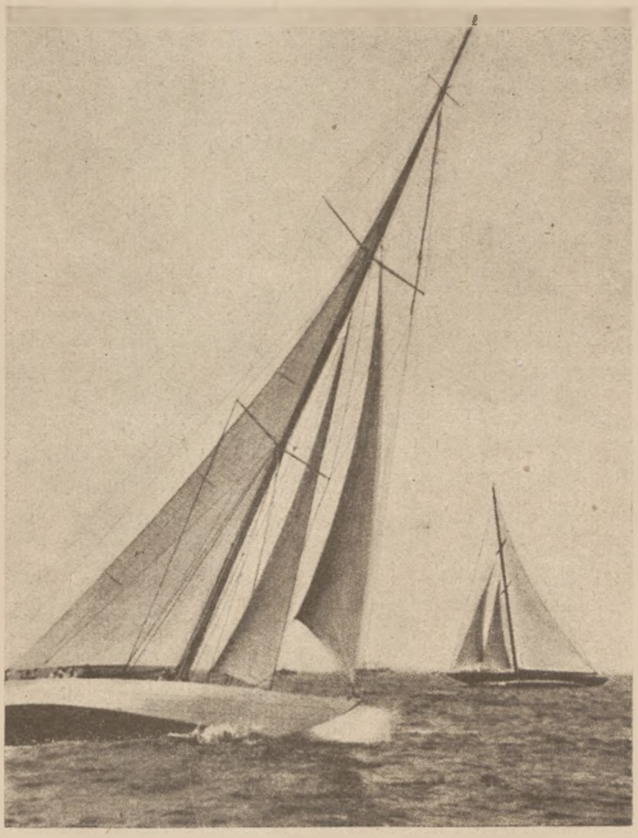
W 1913 roku nowy „Shamrock IV" jest gotów w chwili wybuchu wojny światowej żegluje właśnie przez Atlantyk, by podjąć rękawicę. Spotkanie odbyło się dopiero w roku 1920. „Shamrock IV" uległ jak i poprzednicy.

Nowa pauza trwała lat dziesięć. Odbyte pod koniec września u brzegów Kalifornji spotkanie o puhar „America" zgromadziło 5 jachtów. Honoru W. Brytanji bronił T. Liptona „Shamrock V", USA. reprezentowały 4 jachty z „Enterprise" Vanderbilta na czele.

Od 1920 roku zaszły wielkie zmiany. Nastąpiły wielkie ograniczenia w budowie. Dawna dowolność powodowała zbyt duże różnice w klasie jachtów, obecne jachty zbudowano według norm amerykańskich „Universal-Rule". Co do wielkości, odpowiadają one klasie „J", długości 76 stóp. Przepisy amerykańskie są bardziej liberalne od międzynarodowych, co pozwala konstruktorom na większą swobodę. Koszt budowy jachtów jest zawrotny. Najtańszy jacht amerykański kosztował tylko 700.000 dolarów! „Shamrock V", najtańszy ze wszystkich, „zaledwie" 500.000 dol.

Amerykanie pilnie strzegąc supremacji swego jachtingu, przygotowywali się nadzwyczaj starannie. Cały sezon trwały zawody czołowych jachtów, konstruktorzy Burgess, Crane, Paine i Hemershoff pilnie badają rezultaty prób, udoskonalając swe jachty. Sir Thomas Lipton pracuje sam. konstruktor „Shamrock V", Nicholson, posiadał znacznie mniejszy materjał doświadczalny. Konstrukcjami amerykańskiemi był zaskoczony. Poniższa tabelka charakteryzuje głównych konstruktorów:

Nazwa	„Shamrock V"	Enterprise
Właściciel	Lipton	Vanderbilt
Konstruktor	Nicholson	Burgess
Długość m.	36.55	36.85
Długość CWL m.	24.70	24.35
Szerokość m.	6.00	6.60
Zanurzenie m.	4.47	4.47
Pojemność t.	1.32	1.27
Powierzchnia żagli m.²	7.00	7.05



Zwycięski jacht amerykański „Enterprise", który pobił jacht angielski „Shamrock V"

Wszystkie jachty zbudowane były według zasad Brytyjskiego Lloydu.

Kadłuby jachtów amerykańskich zrobiono ze specjalnej blachy bronzowej, „Tobin" i „Shamrock V" budowany był z mahoniu.

Maszty 50 metrowej długości metalowe. Maszt Shamrocka ze stopu (Silber - Spruce) składał się z 50 części.

„Enterprise" posiadała maszt najcieńszy, gdyż tylko ½ mtr. średnicy (był on o 1 t. lżejszy od masztu drewnianego tejże wysokości).

Bomy 18—20 mtr. długości drewniane profilowano w różne sposoby. Zwracał uwagę bom „Enterprise" o trójkątnym przekroju, płaską stroną zwrócony ku górze, szerokości 1¼ m. ze specjalnem urządzeniem do zaczepiania dolnego liku żagla, pozwalającem wykorzystać do maksimum aerodynamiczne zalety konstrukcji.

Zanurzenie jachtów wynosiło zaledwie 4,5 mtr., poświęcono więc wiele uwagi lekkości konstrukcji nadwodnych. Prócz kilów, jachty posiadały dodatkowe miecze i wolny balast.

Ożaglowanie jako slup posiadały grot, fok, kliwer i latacz, prócz tego balon i fok genueński (b. wielki balon) oraz spinaker. Jeden taki komplecik kosztuje 110.000 dolarów! (Vanderbilt sprawił sobie parę takich kompletów!).

Zwycięstwo Ameryki zawdzięczać należy nie tylko genjalności konstruktorów, lecz również niebywałej sprawności załogi. Od wiosny dzień w dzień ćwiczyła ona bezustannie, to też osiągnęła niezwykłą sprawność. Łącznie z doskonałością konstrukcji „Enterprise" zapewniło to piękne zwycięstwo.

„Enterprise" zwyciężyła zdecydowanie we wszystkich biegach, wykazując wielką przewagę tak w budowie, jak i w wyszkoleniu załogi.

Sir Thomas Lipton uległ, lecz nie zrezygnował.

Nicholson, twórca „Shamrocka V", może być również dumny.

Amerykanie od 20 lat budują jachty według swych formuł. Nicholson stosował przepisy amerykańskie po raz pierwszy, mimo to osiągnął skutek doskonały, to też przyszłe spotkanie stoi pod znakiem zapytania.

„Shamrock V", bogaty w doświadczenie poprzedników, może zwyciężyć. A Sir Thomas Lipton po 30 latach wysiłków, które kosztowały go ponad 30 miljonów, ujrzy może puhar „America" w posiadaniu W. Brytanji.

Tonny.

Z DOŚWIADCZEŃ TURYSTYCZNYCH

EKWIPUNEK

Powodzenie większej wyprawy w znacznym stopniu zależy od należytego ekwipunku.

Dążenie do maksimum wygód nawet w spartańskiem życiu włóczęgowskiem nie jest grzechem.

Wiosłowanie na niewygodnem siedzeniu, spanie na mokrem, znoszenie niewygód, które z małym wysiłkiem da się usunąć, nie jest heroizmem, a abnegacją. Dobre wyposażenie ma na celu zaspokojenie tego minimum wygód.

Należyty dobór rzeczy sprawia, że zawsze i wszędzie mamy swój wygodny dom. Czy to na łodzi, czy w namiocie zabezpieczeni jesteśmy od przykrości złej aury, mamy zdrowie, humor.

Poniższy wykaz ekwipunku przedstawia sprzęt pożądany na parotygodniowej wyprawie składakowej, przy wyłącznie własnej gospodarce i noclegach wyłącznie w namiocie.

Jako idealny zespół przyjmuję 2 składaki dwuosobowe. Stanowią one całość gospodarczą i towarzyszą sobie zawsze w dobrej i złej doli, niosąc wzajemnie pomoc.

Składaki 5.00 — 5.20 mtr. długości, szerokości 85 — 90 cm., pokryte dobrą gumową „skórą". Spód na rzeki górskie dobrze wzdłuż listw kila, zawczasu podlepić ochronnemi pasami gumowemi (protektory).

Ster nożny niemal konieczny, szczególnie przy silnym bocznym wietrze, oszczędza dużo sił marnowanych niepotrzebnie na zarabianie, aby składak utrzymać w kierunku.

Żagiel b. pożyteczny około 3,5 mtr. powierzchni, typ lugger jako najprostrszy. Maszt składany, bez want, pozwala to, przy zmianie halsu, jadąc z silnym wiatrem, robić, swoisty, nie praktykowany u żeglarzy manewr przerzucania żagla przez dziób, co chroni od gwałtownego chybotania i wywrotki.

Miecze boczne naogół mało praktyczne. By nie wypływały na powierzchnię, należy obciążyć je płytkami ołowiu lub okuciem żelaznem. Na wiosła niezbędne pierścienie przeciwkroplowe, chroniące od ściekania wody z piórek do łodzi.

Siedzenia najlepsze „fotelowe" — z oparciem, — łatwo je zrobić z nadmuchiwanego materacyka. (Patrz dalej). Fartuch należy dobrze opatrzyć, aby szczelnie opinał pokład, w razie odpinania się fartucha od burtnicy należy opatrzyć go w haftki, zatyczki i t. d. Zaopatrzenia składaka dopełnia gąbka do wybierania wody i reperaturka składająca się z uniwersalnego przyrządu, szydła, piłki ręcznej, gwoździków mosiężnych, śrubek, szarej nici, drutu, kawałka mosiężnej 0.4 mm. blachy, paru metrów sznurka 3 mm. oraz przyboru np. „Dunlop" do naklejania łatek gumowych (jak dla motocyklistów). Całość dopełniają części zapasowe, tulejki, nakrętki motylkowe i t. d.

Conajmniej $^1/_3$ czasu kajakowiec spędza w namiocie Najlepszym wydaje się namiot dwuosobowy „domkowy" o wymiarach 180 dł., 120 szer. 120 wys. z nieprzemakalnego cienkiego płótna, lub jedwabiu, z nieco grubszą wodoszczelną podłogą, zaopatrzony w otwierane okienko. Od komarów bronią muślinowe siatki w okienku i przy wejściu.

Jadąc w cztery osoby można używać namiotu większego 2 mtr. × 2 mtr. × 1.20 mtr. typu piramidy. Kijki do rozpinania namiotu składane. Ciężar dwuosobowego 2 — 3 kg., czteroosobowego do 5 kg.

Do spania służą materacyki 80 cm. × 120 cm. gumowe nadmuchiwane, w brezentowych pokrowcach. Można je zrobić samemu ze starych dętek samochodowych.

W dzień służą materace za fotele.

Do oświetlania latarka olejowa (świecowa) prócz tego elektryczna po 1 na osobę.

Kuchenki najlepsze naftowe typu „Primus" lub benzynowe, te ostatnie lżejsze, b. wygodne w użyciu i praktyczne ze względu na łatwość kupienia paliwa. „Benzynówki są jednak bardziej kapryśne, wymagają czystego utrzymania i fachowej obsługi. Bardzo dobre szwedzkie f-y „Radius" z regulacją płomienia.

Sprzęt kuchenny stanowią: kotlik aluminjowy, patelnia, czajnik hermetycznie zamykany, banieczka 2 l. na mleko, menażki, manierka na wodę, bańka na benzynę, kubki emaljowane lub aluminjowe z nieparzącemi uszkami (sznurek azbestowy), chwytka do garnków, igły do przetykania

palników, łyżki, zmywak, ścierki — dopełniają urządzenia kuchni.

Prowiant prócz odświeżanego co dzień, jak: pieczywo, mleko, ser, jaja, mięso, ryby, owoce, masło i t. d., stanowią: owsianka, kasze: krakowska, gryczana, manna vel grysik, ryż, mąka kukurydzana, grochowa, słonina lub masło topione z cebulą, sól, maggi, suszone warzywa i owoce, cytryny, cukier, czekolada, marmelady, jasny miód, keks, pierniki, kakao i herbata.

Z konserw „żelazna porcja" 2 puszki mięsa, mleko, śmietanka.

Prowiant, a w szczególności cukier, „maggi", sól i kasze, trzymać trzeba w naczyniach lub woreczkach nieprzemakalnych. Masło w glinianym garnku pod wodą.

Jedzenia należy wozić jak najmniej, często, by jeść pokarmy świeże.

Nie żałować cukru, miodu, i przetworów owocowych. Unikać natomiast wędlin. Jeść najlepiej dobrze rano i wieczorem, w obiad pożądana lekka, ciepła przegryzka. Danie ranne posilne, lekkostrawne. Np. kaszka, słodycze, pieczywo, herbata. Podstawą odżywiania obfita, lecz wczesna wieczerza. Po niej pogawędka, spacer.

Gdy mowa o jedzeniu, pamiętać należy o aptece. Skład apteczki: książka „Pomoc w nagłych wypadkach", i leki: na żołądek — gorzka sól, opjum, soda; na zęby — trigemina, aspiryna; na osłabienie, przemęczenie — „Kola" i coramina; na przeziębienie — aspiryna, chinina, koniak; na stłuczenia, skaleczenia — jodyna w pałeczkach, kalium hipermanganicum, płyn burowa, collodium, wata hemostatyczna; na oparzenia — olej lniany z wodą wapienną. Prócz tego na otarcia — wazelina, talk, wata, gaza, bandaże 5 cm., zwykły i elastyczny, pincetka, nożyczki, termometr.

Ekwipunek osobisty: Ubranie „robocze": trójkącik, spodenki, koszulka, pullover, wiatrówka, spodnie treningowe, pantofle, kapelusz z rondem i ubranie „reprezentacyjne" wyjściowe, sportowe, proste. Do ochrony przed komarami moskitery, rękawiczki bez palców, skarpety, kostjum kąpielowy.

Do spania „śpiwór", lub ciepły koc wełniany. Przybory toaletowe, przybory do szycia.

Przybory osobiste: fiński nóż, nóż uniwersalny, dziennik podróży, szkicownik, zegarek, gwizdek, busola, lornetka, mapnik z kompletem map, przewodnik, aparat fotograficzny, błony, klisze, magnezja lub proszek błyskawiczny, fotometr. Dokumenty, legitymacja klubowa, pieniądze (chronić od wody w nieprzemakalnych woreczkach gumowych lub z batystu Bilrotha).

Wreszcie ku rozrywce: wędka, łuk, proca, sztucer, piłka nożna, instrumenty muzyczne i t. d.

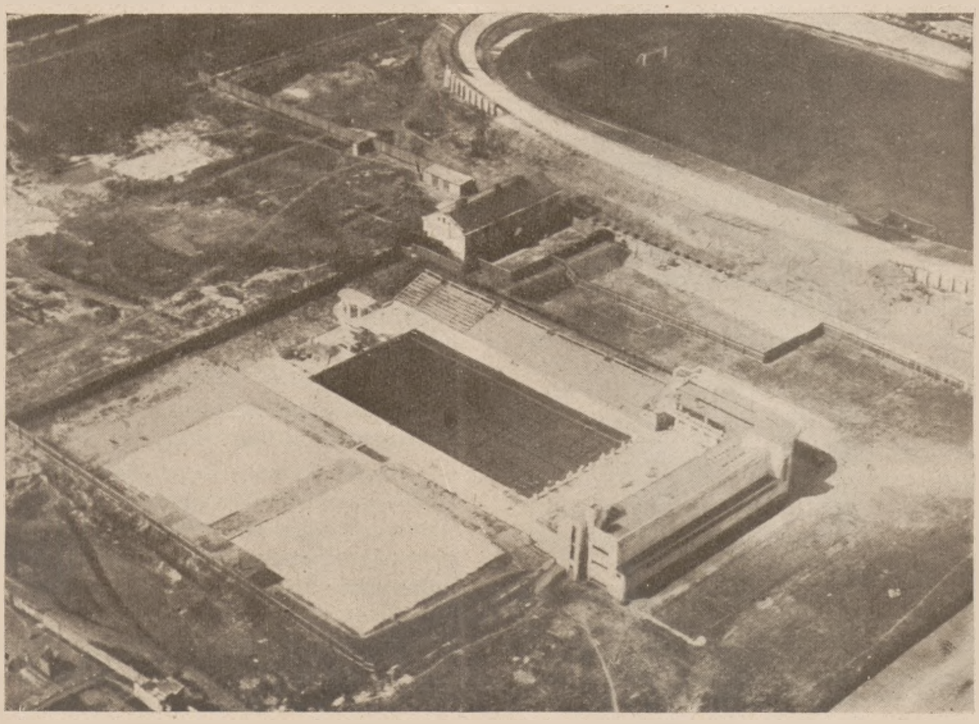
Wyszczególnionych tu przedmiotów nie należy koniecznie z sobą zabierać. Zależnie od czasu trwania wycieczki bierzemy mniej lub więcej. Składak dużo udźwignie, a przy umiejętnem pakowaniu, zostanie jeszcze moc miejsca wolnego.

Rzeczy pakujemy do składaka według następującej kolejności: ciężkie do tyłu, lekkie do przodu. Potrzebne rzadko daleko w tył lub przód. Przybory podręczne w kieszenie wzdłuż burt. Namiot na dno. kuchnia do tyłu.

Tyle co do ekwipunku.

Przy wprawie obóz można zbudować w 15 minut, mieszkać wygodnie, przyjemnie. Nie należy jednak mniemać, że wystarczy „klasyczny" ekwipunek, by wycieczka się udała. Składa się na to wiele innych czynników, jak umiejętny wybór trasy, podział dnia, etapów, dobór towarzyszy — no, i posiadanie włóczęgowskiej żyłki, bez której niemasz rasowego turysty.

A. Heinrich.



Reprezentacyjna pływalnia stołeczna, przy ul. Łazienkowskiej, z lotu ptaka.



Drużyna pływacka A. Z. S. — Warszawa, podczas treningu w zimowym basenie Kasy Chorych.

JESZCZE O BOCHEŃSKIM

Karjera Kazimierza Bocheńskiego, jednego z najlepszych pływaków świata, a zarazem największy talent pływacki jaki kiedykolwiek Polska wydała, jest zawrotną. Mając lat dwadzieścia zostaje 4-tym pływakiem świata i posiadając przed sobą przyszłość jeszcze niezgłębioną. Jak się ułoży dalszy postęp jego nadzwyczajnych zdolności, trudno narazie powiedzieć, jeśli się weźmie pod uwagę, że potrafił on w ciągu lat 2 poprawić swój czas na 100 mtr. o 16 sek. Dziś potrzeba mu jeszcze trzech sekund do zatrzymania się w granicach rekordu światowego, czterech do jego pobicia.

Śledząc od początku przyjazdu Bocheńskiego do Belgji, jego starty i życie, postaram się w paru słowach opowiedzieć czytelnikowi w jaki sposób doszedł on do tak wspaniałej formy.

Dwa lata temu Bocheński przyjechał do Gandawy. Zapisał się odrazu na politechnikę, a że nie znał wówczas ani odrobiny francuskiego, nie posiadał znajomych, więc też i z nudów stał się stałym gościem tamtejszego basenu. Pływał jak i inni. 1.20 s. sto metrów. Nikt na niego nie zwracał najmniejszej uwagi, on przychodził regularnie na trening i po przepłynięciu basenu, zmykał czemprędzej do szkoły. I tak płynęły dni.

W listopadzie 1928 r. Ghent S. C. jechał do Paryża. W programie zawodów figurowała między innemi sztafeta 4 × 200 m. w klubie było trzech ludzi mogących startować, brakło jednego. I któregoś dnia gdy Thienpondt trenował z Van Parysem spotkali w basenie ciekawą postać. Wysoki, doskonale zbudowany blondyn odrabiał swą codzienną powinność t. z. przepływał basen, próbował parę nawrotów, by jak zawsze nie odezwawszy się do nikogo odejść. Van Parys popatrzywszy na Bocheńskiego, gdyż to on nim był nie mógł się powstrzymać od wykrzyknika zachwytu. Potężne piersi Polaka przemawiały wyraźnie do serca pływaka i czwarty członek sztafety gandawskiej został znaleziony.

Nie przyszło jednak łatwo otrzymać zgodę Bocheńskiego na zapisanie się do ich klubu. Thienpondt napróżno łamał język. Bocheński mówił tylko po polsku i znał kilka słów niemieckich. Na każde zapytanie odpowiadał przeczącym ruchem głowy i na tem utknęło. Lecz po tygodniu, gdy potrzeba posiadania 200 - metrowca przez Gandawę przynaglała, udano się do Bocheńskiego i po tantalowych cierpieniach wytłumaczono powód wizyty. Zgodę otrzymali łatwo i po paru dniach Bocheński z dumą jechał do Paryża.

„Bocheński" tak nazywać kogoś przez Belga jest rzeczą zbyt trudną i ochrzczono go na Cazimira, który po kilkunastodniowym pobycie w klubie stał się jego pupilkiem. Thienpondt, któremu oddano opiekę nad Bocheńskim, czuwał nad nim, jak nad swem dzieckiem. Trenował z nim razem, poprawiał, wymyślał i po miesiącu wychowanek jego zrobił postęp o 6 s.

Upłynęła zima. Belgowie zostali zaproszeni do Polski. Mecz z trudem wygrali, lecz uczeń zrobił niespodziankę swemu nauczycielowi, trzepiąc mu skórę. Od tej chwili Thienpondt począł do swego pupila stale przegrywać, lecz na jesieni w Turcoing w walce z nim ustanowił najlepszy czas swego życia 1:05 s. przegrywając do Bocheńskiego, który ustanowił doskonały rekord polski i skłonił do przypuszczeń, że otwiera się przed nim jedna z najwspanialszych przyszłości.

Nadchodzi rok 1930. Starty wiosenne w Brukseli nic ciekawego nie przynoszą. Bocheński po przespaniu 3 miesięcy zaczyna się dopiero zwolna rozkręcać. Ma okazję do zmierzenia się z Baranym w Bruges na 200 metrów, lecz woli zaniechać tej beznadziejnej walki. Wkrótce potem następuje jego najciekawsze spotkanie tegoroczne. Barany— Coppieters — Bocheński. Wygrywa Barany przed Coppietersem, u Bocheńskiego ślady bardzo słabej formy. Tych kilka porażek uzupełnionych w dodatku klęską do Czecha Steinerta, podłechtały niemile ambicje naszego mistrza i sumienny trening daje w niedługim czasie wynik 1:04 w Gandawie na setkę i rekord na dwieście 2:26.8 sek. w Brukseli.

Kilka mało wartościowych startów, w czasie których Bocheński uzyskuje zawsze mniej od 1:04 s. i jazda na mecz z Czechami.

Spotkanie z Czechosłowacją było początkiem wielkich dni Bocheńskiego. Poprawia wszystkie swe rekordy i po przejściu egzaminów, ma nareszcie czas, by pozwolić sobie na dwukrotny trening dziennie. W Bruges ustanawia dwa świetne rekordy na 100 m. i 200 m., w Gandawie 50 mtr. (trzykrotnie), 100 m. (po raz drugi), 300 m. i 400 m. Wszystko w przeciągu 2 tygodni.

Obecna granica jego czasów wygląda następująco: 27 s., 1:00,4 s., 2:24,8 s., 3:57 s., 5:17 s.

Czy istnieje możliwość poprawienia przez niego tych wyników?

Bocheński twierdzi, że do specjalnych trudności to by nie należało, lecz potrzebuje żyć w warunkach nieco odmiennych, niż dotychczas. Przedewszystkiem regularne i obfite odżywianie, a potem racjonalny trening. Bocheński nigdy się nie masuje. Jedynym czynnikiem podtrzymującym go w formie jest sam trening i paczki z żywnością z domu.

Przypuszczam, iż Związek Pływ. czy AZS. zaopiekuje się swym asem i wystara stypendjum, pozwalające na poprawienie warunków życia. Co zresztą do trudnych nie nie należy, wziąwszy pod uwagę, że Bocheńskiego starty posiadają wprost kolosalne znaczenie propagandowe. A wszak w MSZ. jest przeznaczony na podobne wypadki, specjalny fundusz propagandowy. Opierając się więc na przyznaniu stypendjum Bocheńskiemu i na pozwoleniu mu poprawienia warunków życia, wysnułbym następujące horoskopy co do jego wyników:

100 mtr. 1:00,4 s. jest bardzo już wygórowane. W dniu, kiedy je ustanowił, Bocheński znajdował się wprost w nadzwyczajnej formie. Zboczył w czasie biegu dwa razy, ocierając się za każdym razem o linkę i hamując cokolwiek szybkość. Brak mu wówczas było i odpowiedniego przeciwnika, bowiem Guilliniego czy Stevensa nie można brać poważnie. Najbliższem spotkaniem Bocheńskiego jest słynny czwórmecz w Brukseli przeciw Tarisowi, Schubertowi i Coppietersowi. Bocheński może wygrać. On sam wie zresztą to doskonale i o ile nerwy jego wytrzymają, bo ostatnio stał się on niesłychanie nerwowym, w zwycięstwo jego nie wątpie. Jedno jest dla mnie pewnem, że jeśli wygra to w czasie, o którym jeszcze i sam Taris nie myśli. Bocheński musi mieć awans, jeśli zdobędzie go, to twierdzę, że dziś nie istnieje w Europie pływak, któryby go mógł dogonić. 1:00,4 s. to nie jest granica, na której Bocheński się w tym roku zatrzyma.

200 m. Wiemy jak było ustanowione. Przez przypadek i nieznajomość basenu Bocheński źle ocenił odległość zatrzymując się przed czasem i tracąc wiele na wyniku. W roku bieżącym Bocheński nie będzie jednak już miał możności spróbowania swych zdolności na tym dystansie. Wynik, odpowiadający mu, powinien brzmieć 2:21 s.

400 m. 5:17 s. Tego dnia, kiedy rekord ten został ustanowiony, Bocheński płynął już 100 m. na czas, co go oczywiście znacznie osłabiło. Wreszcie myśli on zadużo o punktach dla klubu i w czasie biegu przypomniawszy sobie, że za parę minut płynie w sztafecie, zwolnił tempo. Obecnie Bocheńskiego oceniam na 5:10 s. Gdyby się chciał jednak poświęcić 400 m. nieco więcej, wynik brzmiałby lepiej.

Rekordy na 50 m. i 300 m.: 27,4 s. (27 s. nieoficjalnie) i 3:57 s. nie mają wielkiego znaczenia, acz owe 27 s. jest niemniej dobre, jak i 1:00,4 s. na sto.

Jedna rzecz w jego pływaniu jest ciemna, to owa częstość startów. Belgowie eksploatują go do granic poprostu niemożliwych. Ostatnio np. w ciągu dwugodzinnego programu Bocheński startował na 100 m., 400 m., 50 m. i oprócz tego w meczu waterpolowym. Obawiam się, żeby podobne rzeczy nie wpłynęły tragicznie na jego przyszłość.

J. Hauptman.

Sukcesy Bocheńskiego w Tourcoing.

Pierwszy start Bocheńskiego na gruncie francuskim zakończył się dla naszego mistrza doskonale i był godnem ukoronowaniem jego tegorocznego sezonu.

Szkoda, że nie doszło do spotkań Bocheński — Taris, gdyż tutaj nasz pływak miałby możność zadokumentowania swej wyższości, co zresztą wyczuł Taris, usuwając się dwukrotnie przed zawodami.

Pierwszy raz wystąpił Bocheński 29.XI w Tourcoing na meczu ETN. Tourcoing — Ghent S. C. Mecz wygrali wprawdzie Francuzi 52:42, ale Bocheński spisał się świetnie, wygrywając 100 mtr. w doskonałym czasie 1:01,8 przed Vandeplanke 1:05, zaś w biegu sztafetowym 5×50 mtr., gdzie Bocheński płynął jako ostatni, wygrała Gandawa w czasie 2:26,4 przed ETN 2:28. Mecz waterpolowy wygrał ETN 11:1.

Ostatni start w Paryżu.

Ostatni mój start tegoroczny miał wreszcie przynieść nieco wyjaśnień co do wartości, jaką przedstawiam w klasie pływaków europejskich.

SCUF pisał już w tej sprawie kilka razy, prosząc, bym zgodził się na start Tarisa poza konkursem, uważając, iż ten ostatni spodziewa się tylko w walce z nieco lepszym zawodnikiem pobić swe rekordy. Oczywiście zgodziłem się z chęcią na nasze spotkanie na 100 mtr., lecz na 400 mtr. odmówiłem.

Powody odmowy są zupełnie uzasadnione. Przedewszystkiem nie stanowię na tym dystansie żadnej klasy, więc i Tarisa na rekord nie mógłbym w żaden sposób pociągnąć, powtórę nie chciałbym z nim skandalicznie przegrać, co przy naszej różnicy klasy musiałoby być oczywistem.

W Paryżu dowiaduję się, że Taris nie może ze mną startować z powodu nagłej niedyspozycji.

Spotkanie Ghentu z SCUF poraz pierwszy miało widoki powodzenia dla Belgów. W water-polo nie stanowiliśmy żadnej klasy, lecz w konkurencjach pływackich moglibyśmy nadrobić tyle punktów, iż potem ewentualna klęska w piłce nie zepsułaby już ogólnej klasyfikacji.

100 mtr. Startuję z Sevensem (G.), Cartounettem (P.) i Gottelandem. Przeciwnicy dość słabi, więc i zwycięstwo przypada mi łatwo w 1:02 s., następny Cartounet 1:08s., Sevens i Gottelan 1:09 s.

200 mtr. klasycznym: Schoebel 3:02,6 s., Cartonet 3:17,6 s., obydwaj z Paryża. Poma i Van Mol z Gandawy na dalszych miejscach.

100 mtr. nawznak: De Pauw 1:25,2 s., Gotteland 1:26,4 s. (P.), Gilbt 1:27,6 s. (G.) i Baufond (P.).

400 mtr.: Startuję z Sevensem (G.), Mazieres i Lautier. Ze względu, iż w następnym punkcie programu przewidziana jest sztafeta 5×50 mtr., więc idę jedynie na zwycięstwo. Przeciwnicy moi bardzo słabi, więc też wygrywam bez trudu w 6:07 s. Następny Sevens 6:20 s.

5×50 mtr.: Tym razem walka jest naprawdę bardzo ładną. Prowadzenie zmienia się jak w kalejdoskopie. Na ostatniej zmianie Francuz skacze przed mną, lecz dogonienie go nie przedstawia wielkich trudności i też zwyciężamy w dotychczasowej punktacji.

Mecz waterpolowy daje wynik nierozstrzygnięty 3:3. wynik ostateczny 42,5:32,5 pkt.

Wycieczka zostaje zakończona tradycyjnym bankietem i zabawą na Montrmatrze.

K. Bocheński



Zawody pływackie w stolicy.

W dniu 14.XII odbyły się w pływalni Kasy Chorych w Warszawie zawody pływackie, w czasie których uzyskano kilka dobrych wyników. Na uwagę zasługuje wynik Matysiaka 1:10 sek. na 100 mtr. oraz rezultat dobrze zapowiadającego się Karpińskiego na tym samym dystansie.

100 mtr. pierwszej klasy: 1) Matysiak (AZS.) 1:10 s. 2) Makowski (AZS.) 1:11,2 sek., 3) Gałecki (AZS.).

100 mtr. drugiej klasy: 1) Karpiński (AZS.) 1:15 s., 2) Szymański (Polonia) 1:25,8, 3) Jaśkiewicz (AZS.).

100 mtr. nawznak: 1) Donderkiewicz (AZS.) 1:36,7 sek., 2) Miedziak (Polonia) 1:40,4 sek., 3) Mackiewicz.

100 mtr. st. klas.: 1) Karpiński (AZS.) 1:32,7 sek., 2) Nestorowicz (AZS.) 1:41,2 sek., 3) Adamczak (AZS.).

Sztafeta 3×100 mtr. stylem zmiennym: 1) AZS. I 4:18,4 sek., 2) AZS. II 4:20,4 sek.

Sztefeta 4×100 mtr. st dowolnym: 1) AZS. I 1:54,8 sek.. 2) AZS. II 2:12,8 sek.

W punktacji ogólnej zwyciężył AZS. (33 pkt.), Polonia (16 pkt.).

Pływacy śląscy w Zabrzu.

W Zabrzu na zawodach pływackich wzięli udział zawodnicy śląscy, przyczem EKS. (Katowice) pokonał w waterpolo Friesen 11:7. Jarkuliszówna wygrała 200 mtr. st. kl. 3:40,9; Raszdorfówna była trzecia na 100 mtr. st. dow. 1:27; Karliczek wygrał 100 mtr. nawznak, a w biegu 100 mtr. st. dow. był drugi 1:09,2, przyczem junior Duraj osiągnął 1:16. Kaputek był drugi na 200 mtr. nawznak z czasem 3:15,2, a w sztafecie 10×50 EKS. zajął trzecie miejsce.

Meczu pływackiego z Belgją nie będzie.

Konsulat Polski w Antwerpji czynił starania w sprawie meczu pływackiego Polska — Belgja, jednak na skutek niechętnego stanowiska Belgów, starania te nie dały skutku.

Kobiecy rekord pływacki.

W Genewie przyrodnia siostra pływaka stołecznego Kratochwili, M. Cytowiczówna (AZS.), pobiła rekord polski na 100 m. st. dow. o 10 sek., uzyskując czas 1:18.

Zawody pływackie w Zgierzu.

Oddział Zgierski Ligi Morskiej i Rzecznej zorganizował 7.XII propagandowe zawody pływackie przy licznym udziale zawodników.

Wyniki zawodów były następujące:

Uczennice 20 mtr. st. dow.: — Brezakówna 20 sek.

Uczennice starsze 30 mtr. st. dow.: — Abramowiczówna 26,8 sek.

Uczniowie 30 mtr. st. dow.: — Libich 22,1.

Uczniowie starsi 60 mtr. — Cylke 42 sek.

Panie 60 mtr.: — Michalakówna 57,5 sek.

Panie 50 mtr. st. klas. — Michalakówna 1:03.

Panowie 100 mtr. st. dow.: — Cylke 1:23.

Panowie 100 mtr. nawznak — Rygiel 1:50,2.

Panowie 300 mtr. — Kopciński 5:53.

Skoki uczennic — Stępowska.

Skoki uczniów — Cylke.

Skok panów — Endlert.

Kobiece rekordy światowe.

Lista kobiecych rekordów pływackich przedstawia się następująco: styl dowolny: 100 i 200 mtr. — Madison 1:08,2 i 2:34,8; 150 mtr. — Lindstrom 1:36,2; 300, 400 500, i 1500 mtr.—Norelius 4.08,2, 5:39,3, 7:19,6, 23:44,6. 1000 mtr.—Davey 15:46,8. Styl klasyczny: 100 i 200 mtr. Muhe (Niemcy) 1:26,3 i 3:11,2, 400 i 500 mtr. — Holstenholm (Anglja) 5:41,6 i 8:35,2. Styl nawznak: 100 m. Nealing (Australja) 1:20,6, 200 mtr. — Holm 2:38,8, 400 mtr. — Braun (Holandja) 6:16,8.

Oxford — Cambridge.

Termin stuletniego wyścigu wioślarskiego Oxford — Cambridge został już wyznaczony na 21 marca 1931 roku. Jak wiadomo, obecnie każdy z uniwersytetów szczyci się 41-krotnem zwycięstwem, podczas gdy jeden bieg zakończony został martwo.

Z Polskiego Związku Yachtingu Motorowego.

Obecnie komisja statutowa opracowuje statut Związku, który będzie przedstawiony zainteresowanym klubom w styczniu 1931 r. Do Redakcji „Sportu Wodnego" nadeszło sporo zapytań z całego kraju o bliższe szczegóły o Związku. Sądząc z zainteresowania, Związek od początku istnienia spotyka się z przychylną opinją wszystkich zainteresowanych.

KSIĄŻKI NADESŁANE

MICHAŁ LIPOWSKI: Sport kajakowy. Z 40 ilustracjami w tekście. Lwów, 1930. Nakładem autora. Str. 107.

Pod powyższym tytułem ukazała się w pełni ubiegłego sezonu wodnego, nader pożyteczna książeczka. Należy ją powitać z radością, choćby z tej racji, iż jest to pierwsza polska publikacja, omawiająca ten ,rozpowszechniający się z każdym rokiem, sport. Jeżeli weźmiemy pod uwagę, że np. kajakowcy niemieccy mogą się poszczycić posiadaniem pokaźnej i stale wzrastającej kolekcji książek z tej dziedziny, to musimy uznać, że była już najwyższa pora, aby dotkliwa luka w naszej literaturze sportowej została wypełniona. Jest rzeczą charakterystyczną, że zadania tego podjął się miłośnik sportu kajakowego, pochodzący z miasta „bezwodnego". Fakt ten zdaje się potwierdzać tezę, że ruch „składakowy" posiada widoki świetnego rozwoju nietylko w Augustowie, czy Pińsku, ale także we Lwowie, czy Łodzi, upośledzonych pod względem zdrowych sportów wodnych.

Autor, posiłkując się, jak należy przypuszczać (choćby z zamieszczonych ilustracyj klepperowskich), dorobkiem książkowym naszych sąsiadów, oraz własnem doświadczeniem, nabytem w kilku dłuższych wędrówkach wodnych, zgromadził mnóstwo elementarnych wiadomości, wskazówek i, naogół trafnych spostrzeżeń o właściwościach i wysokich walorach sportu kajakowego.

Na wstępie omawia korzyści, związane z „powrotem do natury", nazywając ten prąd „twardą koniecznością społeczną" i wskazując kajak, jako wyborny środek, wiodący do celu. Słusznie przeciwstawia przytem zdrową ideę obozowania i wędrowania — gorączce rekordów i sportowi widowiskowemu.

Potem kreśli rys historyczny sportu kajakowego, sięgając jego „pomroki" i wywodząc niemal „od Adama", a w każdym razie od Eskimosów i Indjosów. Zapoznaje laików z konstrukcją i zaletami składaka oraz jego idealnem zastosowaniem do turystyki wodnej.

Poucza następnie o technice jazdy zapomocą wioseł i żagla; o pokonywaniu przeszkód; o emocjonalnej jeździe po rzekach górskich; o organizacji dłuższych wycieczek i zachowaniu się podczas ich trwania; o ratowaniu tonących, obozowaniu, wędrownej sztuce kulinarnej — jednem słowem — o możliwie wszelkich detalach, tworzących skomplikowaną całość sportu kajakowego.

Są to niewątpliwie wiadomości pożyteczne, — lecz przedewszystkiem dla nowicjuszy, wybierających się na pierwszą dalszą wycieczkę, natomiast nie wnoszą one naogół nic nowego do bezcennej skarbnicy doświadczeń osobiście nabytych przez każdego „kajakowca z przeszłością".

W dalszym ciągu zapoznaje nas p. Lipowski w sposób zwięzły i informacyjny z przebiegiem swej wycieczki: Przemyśl — Gdynia, odbytej z trzema towarzyszami w roku 1929; przypomina o najwybitniejszych wyczynach kajakowców swoich i obcych (kpt. Römera — przez Atlantyk, kpt. Prószyńskiego — Warszawa — Kopenhaga), i apostrofą do morza kończy swą pracę.

Książeczka, choć posiada karty pogodne, napisane z humorem, właściwym mieszkańcom Lwowa, nie jest wolna od usterek językowych, niezręczności stylistycznych i błędów korektorskich. Wogóle jej szata graficzna pozostawia wiele do życzenia, a rysunki p. Heskiego rażą swym prymitywizmem i niedołęstwem.

Pomimo tych zastrzeżeń, praca p. Lipowskiego może się przyczynić do skutecznej propagandy ruchu składakowego i turystyki wodnej i dlatego w historji rozwoju tego ruchu stanowić będzie pozycję dodatnią.

Wł. Grzelak

ALAIN GERBAULT: „W pogoni za słońcem". Przekład L. Szwykowskiego. Główna Księgarnia Wojskowa.

W ślad za znakomitą, pełną dickensowskiego humoru książką kpt. Slocuma, Sam żaglowcem naokoło świata, w cyklu: „Najznakomitsi żeglarze", ukazała się słynna na obu półkulach książka Alain Gerbaulta „W pogoni za słońcem", stanowiąca II tom dziennika pokładowego Firecresta.

Kim jest Alain Gerbault, opowiadać nie trzeba, przez swój niezwykły wyczyn stał się symbolem epoki, wyrazem tęsknot współczesnego wieku do swobody, szerokiego oddechu, przyrody. Poświęcono mu dziesiątki studjów. Alain Gerbault stał się problemem współczesnej duszy.

Odgłos, jaki w świecie znalazła jedyna w swoim rodzaju epopea samotnego żeglarza, uczyniła dla propagandy sportu żeglarskiego więcej, niż dziesiątki akademyj i odczytów. Taką już jest magja czynu, pociąga innych, rodzi czyny nowe.

Dobrze więc uczyniła Główna Księgarnia Wojskowa, wydając w pięknej szacie tę tak cenną książkę. Doskonały fachowy przekład kom. L. Szwykowskiego, staranny druk, piękne rotograwiurowe ilustracje, świetne mapki, tworzą wspaniałą całość, to też książka ta winna znaleźć się w ręku każdego żeglarza, każdego młodzieńca, budząc bezinteresowną wielką miłość morza, ukochanie swobody, i wiarę w potęgę człowieka!

A. Heinrich

Z okazji świąt

BOŻEGO NARODZENIA
i NOWEGO 1931 ROKU

przesyłamy wszystkim naszym przyjaciołom najserdeczniejsze życzenia.

Redakcja Dwutygodnika „SPORT WODNY".

Cena ogłoszeń: 1 strona zł. 300, 1/2 strony zł. 155, 1/4 str. 80, 1/8 strony zł. 45, w tekście o 50% drożej.

ADRES REDAKCJI I ADMINISTRACJI, WARSZAWA, GALERJA LUXENBURGA, SENATORSKA 29. — TEL. 670-56.
Prenumerata „Sportu Wodnego" wraz z dodatkiem „Sport Zimowy" wynosi Zł. 20.
Prenumerata „Sportu Zimowego" Zł. 4.
Rękopisów nie zwraca się. Ogłoszenia i prenumerata zagraniczna 50% drożej. Konto w P. K. O. Nr. 6013.

REDAKTOR i WYDAWCA: *MIECZYSŁAW MAJCHER.*



DRUK PIOTR PYZ i S-ka WARSZAWA